

# 100 jaar Francorchamps

*Bladzijde 6*

## **Voorwoord van Giacomo Agostini:**

### **Herinneringen aan Francorchamps**

Aan Francorchamps heb ik veel goede herinneringen - ik heb er immers acht keer de 500 cc-race gewonnen. Als je wint, dan denk je daar steeds met plezier aan terug. Ik kom dan ook graag terug naar Francorchamps, naar dat unieke circuit in die mooie groene omgeving. Ik denk dan vooral aan het oude circuit, het enige waar ik op geracet heb. Later heb ik de moderne omloop leren kennen tijdens de Bikers' Classics, waar ik verschillende keren aan deelnam.

Maar terug naar de Grote Prijs wegrace voor motoren, die in mijn tijd jaarlijks verreden werd op Francorchamps - in een uniek kader, al was het maar wegens de snelheden die we daar haalden. Door de lengte van het circuit met de helft te reduceren is er grote vooruitgang geboekt op het vlak van veiligheid. En zelfs met dat nieuwe traject heeft Spa-Francorchamps zijn speciale karakter behouden.

Francorchamps en het extreem snelle circuit hebben een belangrijke plaats in mijn carrière ingenomen. Je nam er de bochten met méér dan 200 kilometer per uur en dat vereiste stuurmanskunst - met precisie en moed.

Francorchamps was zo snel dat ik problemen had toen de integraalhelmen opkwamen. In 1971 koos ik voor de integraalhelm en reed enkele races zonder veel aanpassingsproblemen. Het was dan ook heel normaal dat ik ook op Francorchamps met mijn nieuwe integraalhelm zou rijden. Maar Francorchamps was anders en dat verraste me. De snelheid was er zo hoog dat die helm zwaar begon te wegen en veel wind pakte. De helm hinderde me dermate dat ik na twee of drie training rondes stopte om mijn oude pothelm op te zetten. Francorchamps was zoveel sneller dan alle andere circuits waarop we gewend waren te racen. Natuurlijk, ik kon en moest me wel aanpassen aan de integraalhelm die ontegensprekelijk zoveel veiliger was. En ik heb die uiteindelijk ook gebruikt op Francorchamps - en elders.

Ik heb naast die anekdote nog veel goede herinneringen overgehouden aan het Belgische circuit. Er waren veel hoogtepunten voor mij en één ervan is dat ik finishte zonder te weten op welke plaats. Ik weet niet meer welk jaar het was, maar die keer kregen we tijdens de 500 cc een zeer zware onweersbui te verduren. De baan was kleddernat en spekglad en het zicht was zeer slecht. Ik kon de pitborden waarop mijn positie stond, niet meer lezen. Ik heb wél de geblokte vlag gezien en ben gestopt. Ik wist niet wat mijn resultaat was, maar toen ik de mensen op me af zag komen rennen om me te feliciteren had ik door dat ik gewonnen had.

Francorchamps was een baan die moeilijk was door de hoge snelheden die we daar haalden. Met 200 tot 230 kilometer per uur tussen vangrails rijden is niet iedereen gegeven. Het is trouwens daarom dat de coureur die op Francorchamps won extra trots en blij was. Vandaag blijven mijn overwinningen op Francorchamps nog altijd markante momenten in mijn carrière.

Als ik aan de Grote Prijs van België deelnam, was er onder het publiek ook altijd een groot aantal van mijn landgenoten. Na de oorlog zijn veel Italianen naar België getrokken om er te werken in de koolmijnen. Zij waren oprecht blij om mij te zien winnen. Na sommige van mijn overwinningen op Francorchamps heb ik meer dan eens landgenoten gezien - die het niet altijd even gemakkelijk hadden in België - die huilden van vreugde en me feliciteerden. Dat zijn dingen die je niet meer vergeet....

Die Belgische Italianen hebben me ook altijd gemotiveerd. Op Francorchamps ben ik de strijd aangegaan met grote kampioenen als Mike Hailwood, Phil Read en anderen. Er waren ook jaren dat ik met de MV Agusta de snelste was en geen tegenstand had voor de overwinning. Toen heb ik voor het plezier van die Italianen en van anderen tegen de klok gereden. En bijna elk jaar heb ik het ronderecord verbeterd: ik reed met een gemiddelde van meer dan 200 kilometer per uur en in 1973 heb ik zelfs een ronde met gemiddeld meer dan 210 kilometer per uur afgelegd!

Ik bewaar dus enkel goede herinneringen aan Francorchamps!

## **Voorwoord van Christian Jupsin**

1921!

Het leek me vanzelfsprekend, essentieel zelfs, om deze 100 jaar te vieren, vooral omdat deze verjaardag rond motoren draait. Ik ben altijd al een motorfan geweest en heb daarom ook mijn professionele activiteiten in die sector ontwikkeld. Meer dan 20 jaar organiseer ik via het bedrijf DG Sport evenementen op Spa-Francorchamps. Sinds 1999, het jaar dat de Bikers' Day voor het eerst gehouden werden, droom ik van een terugkeer van internationale motorraces op 'het mooiste circuit ter wereld'.

Op 10 januari 1980, toen ik 16 jaar was, gaf mijn moeder me mijn eerste motormagazine: nummer één van 'Moto 80', opgezet door een zekere Pierre Capart. Soms loopt het goed in het leven, want later zette ik een mooie samenwerking op met dit Belgische motorblad. Eerst voor de promotie van de motoren die ik importeerde en daarna voor de evenementen die we organiseerden. Het is dan ook logisch dat ik me tot Pierre wendde voor het schrijven van een boek over 100 jaar motoractiviteit op het circuit van Francorchamps.

De enige Grote Prijs wegrace voor motoren die ik op Francorchamps bijwoonde, was helaas ook de laatste! Maar dat weerhield me er niet van de toekomst met vertrouwen tegemoet te zijn, want in 2007 tekende DG Sport een samenwerkingsovereenkomst met het circuit en de promotor van het wereldkampioenschap Superbike. We waren overeengekomen om vanaf 2008 op Francorchamps een manche voor dat wereldkampioenschap te verrijden. Helaas, de werken die uitgevoerd moesten worden om het circuit te homologeren zijn nooit gerealiseerd kunnen worden en zo viel het project in het water.

Ik moet toegeven dat die ongelukkige ervaring me getekend heeft en dat ik de hoop wat had verloren op een terugkeer van motorraces van wereldniveau op Spa-Francorchamps. Die persoonlijke teleurstelling verdween echter snel met de komst van een nieuwe directrice van het circuit, Nathalie Maillet. Vanaf het moment dat zij die functie op nam, kondigde zij aan dat de terugkeer van motorraces tot de prioriteiten van het circuit behoorde. Dat was een grote verandering voor de toekomst van Spa-Francorchamps.

Met een geest van veroveraars en met vertrouwen in de toekomst blikken we terug op het verleden om zo de 100 JAAR MOTOR te laten herleven. Met de steun van het 'Musée du Circuit' in Stavelot en met Belgische en Europese fotografen hebben we gepoogd om de mooie geschiedenis en de anekdotes over en rond motoren op de Ardennen-baan zo goed mogelijk te illustreren. De beelden verfraaien de tekst over het verleden. Maar al handelt het over het verleden, dit boek is geschreven voor iedereen die de motor een warm hart toedraagt, want het gaat ook over vandaag en morgen.

We wensen u veel leesplezier en lang leve het mooiste circuit ter wereld!

Christian Jupsin

*Bladzijde 11*

## **Hoofdstuck 1 : Francorchamps gisteren**

*Bladzijde 12*

1921 - De heren met strohoeden en platte petten, de dames elegant gekleed. Zo zat het publiek comfortabel langs het circuit vlak voor 'La Source'

*Bladzijde 13*

Francorchamps is een dorp in het oosten van het kleine land dat in 1830 het onafhankelijk België werd. Een dorp verankerd in een landelijk gebied, in het deel van de Ardennen dat men de Hoge Venen noemt. Francorchamps ligt op minder dan tien kilometer van de sinds de negentiende eeuw heel bekende toeristische stad Spa.

*Bladzijde 14*

Toen het circuit van Francorchamps vorm kreeg, was de Grote Oorlog net voorbij. Die oorlog heeft pijnlijke herinneringen achtergelaten in dat deel van België, dicht bij Duitsland. Vanaf het begin van de vijandelijkheden in augustus 1914 is Francorchamps getekend door burgerdoden en vernielde gebouwen. Na 1918 probeerden de geallieerden orde op zaken te stellen tegenover de indringer. Zij namen verschillende maatregelen en een ervan was van groot belang voor Francorchamps en de regio: in 1919 werd de Belgisch-Duitse grens hertekend volgens de bepalingen van het Verdrag van Versailles. De 'Oostkantons', zoals men de streek met een aantal Duitstalige gemeenten noemt, gingen van Duitsland over naar België.

Eén van die gemeenten die van land veranderden, was Malmédy. Dat is van kapitaal belang gebleken voor de toekomst van het circuit van Francorchamps. Tot dan werd de grens tussen Francorchamps en Malmédy - dus ook de grens tussen België en Duitsland - gevormd door een stroompje genaamd 'l'Eau Rouge', een kleine zijrivier van de Amblève, die zelf weer een zijrivier van de Maas is.

*Bladzijde 15*

Légende photo

*Bladzijde 16*

Légende photo

*Bladzijde 17*

Légende photo

*Bladzijde 18*

Légende photo

*Bladzijde 19*

Voor wie vandaag het circuit van Francorchamps kent, is l'Eau Rouge niet onbekend: het watertje dat aan de voet van de Raidillon stroomt. Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen want indertijd bestond de Raidillon nog niet. In 1919 werd de grens dus met enkele kilometers verplaatst waardoor Malmédy (en de tien andere Duitstalige gemeenten) van Duitsland naar België ging.

Dus als je de brug over l'Eau Rouge overgestoken was, werd je niet meer staande gehouden bij de Belgische grenspost en ook niet meer aan de andere kant van de rivier bij de Duitse post.

In de jaren na de Eerste Wereldoorlog leefde men in het uiterste oosten van België vooral van de landbouw op akkers en weilanden, ontgonnen in de bossen van de Ardennen. Tussen de dorpen waren de landerijen enorm uitgestrekt. Enkele wegen doorkruisten de landbouwgronden en de beboste delen. Als je van Francorchamps naar Malmédy en vervolgens naar Stavelot en terug naar Francorchamps ging, dan maakte je een driehoek van een vijftiental kilometer.

Francorchamps was een bescheiden dorp, maar sinds het midden van de negentiende eeuw kwamen er enkele hotels en villa's. Dat Francorchamps uitgroeide tot een toeristische verblijfplaats is te danken aan de spoorlijn, meer bepaald aan de lijn Spa - Stavelot - Gouvy die in 1867 werd ingehuldigd met de bouw van een station in Francorchamps. Dat is het begin geweest van het toerisme in deze zeer rustige streek niet ver van de grote welvarende industriestad Luik, op zo'n vijftig kilometer afstand...

Voor wie vandaag het circuit van Francorchamps kent, is l'Eau Rouge niet onbekend: het watertje dat aan de voet van de Raidillon stroomt. Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen want indertijd bestond de Raidillon nog niet.

#### *Bladzijde 21*

De regio Luik telde aan het begin van de twintigste eeuw veel kleine fabrikanten van motoren. Veel van hun merken kenden echter maar een kortstondig bestaan. De agglomeratie Luik, meer bepaald de gemeente Herstal, was de bakermat van de drie grootste motorproducenten van het land: Saroléa, FN en Gillet, merken met een wereldwijde reputatie. Luik was ook de stad waar in december 1912 enkele gepassioneerde motorrijders de Belgische Motorrijdersbond (Fédération Motocycliste de Belgique - FMB) opzetten. Die verenigde zes motorclubs uit heel België. De FMB/BMB (die toen nog onder de koepel van de Automobiëclub van België ressorteerde) werd de Belgische vertegenwoordiger van de FICM (Fédération Internationale de Clubs Motocyclistes, sinds 1949 de FIM - Fédération Internationale Motocycliste).

Eén van de oprichters van de BMB was Martin Fagard, niemand minder dan de directeur van Saroléa. In die periode stonden de motorfietsen nog aan het begin van hun ontwikkeling. Ze hadden weinig vermogen, waren vaak onbetrouwbaar, hadden geen versnellingsbak en hadden nauwelijks remmen.

In 1921 vatten ridder Jules de Thier (directeur en oprichter van de Luikse krant 'La Meuse'), baron Joseph de Crawhez (burgemeester van Spa) en Henri Langlois van Ophem (voorzitter van de sportcommissie van de Automobiëclub van België) het plan op om een Grand Prix voor auto's te organiseren op het circuit dat toen nog niet de benaming 'le triangle de Francorchamps' ('de driehoek van Francorchamps') had. Het verhaal gaat dat de drie elkaar 'toevallig' ontmoetten in Hôtel des Bruyères in Francorchamps. Maar anderen stellen dat ze wel degelijk een afspraak hadden gemaakt om daar over de organisatie van een Belgische Grand Prix voor auto's (een project dat hen nauw aan het hart lag) te spreken.

Het autorace-project bleek een doodgeboren kindje: er was slechts één inschrijving voor de race. Maar het idee om een race te organiseren was niet voor iedereen dood. De BMB (onder de vlag van de Automobiëclub van België) nam het initiatief over en nog datzelfde jaar werd het circuit van Francorchamps ingehuldigd met een motorrace.

#### *Bladzijde 22*

#### **Légende photo**

#### *Bladzijde 23*

Het circuit verschilde sterk van het parcours dat we later zouden kennen. De wegen die het parcours vormden, waren smal en onverhard. De Raidillon, de steile helling na start en finish, bestond als onderdeel van de omloop nog niet. Het circuit volgde daar een voormalige douaneweg. Die weg lag verder naar links en ging na de oversteek van de Eau Rouge de heuvel op richting Malmédy. In de loop der jaren, nadat de grens verplaatst was, werd die weg de 'oude douaneweg' genoemd.

Eens in de buurt van Malmédy ging het parcours over in een lange afdaling naar Stavelot (de bocht met die naam was er toen nog niet). De coureurs gingen tot aan de stad waar ze een

haarspeldbocht namen en zo weer naar Francorchamps gingen. Daar kwamen ze bij een andere scherpe bocht, La Source. Een ronde op dat circuit telde 15,082 kilometer. Op de hellingen van het circuit konden de rijders het vermogen van hun machines tonen.

De motoren van toen haalden op de onverharde wegen met langzame bochten geen hoge gemiddelde snelheden. Wat de motoren zelf betreft, werd er in die periode op technisch vlak wel grote vooruitgang geboekt. Dat was vooral een gevolg van de Eerste Wereldoorlog. Gedurende het conflict werden de gemotoriseerde tweewielers die de strijdende partijen inzetten, krachtiger, makkelijker te sturen en betrouwbaarder.

Maar terug naar die eerste race die plaats vond op 12 augustus 1921. De organisatoren hadden 21 inschrijvingen binnengekregen en er stonden twee wedstrijden op het programma, één voor motoren van 350 cc en één voor motoren van 500 cc. De deelnemers gingen wel tegelijk van start, maar die van de 350 cc werden na 15 ronden afgevlagd terwijl die van de 500 cc 20 ronden (zo'n 300 kilometer) moesten afleggen. Net na de oorlog werden de ingeschreven motoren aangedreven door eencilinder viertakt zijkleppers. Maar een Franse ABC had toen al een kopklepper flat twin.

Het Britse Norton won die eerste 500 cc race met een eencilinder zijklepper. De Norton-motor had in die tijd een losse driefersnellingsbak geproduceerd door Sturmey-Archer. Een merk dat de ouderen onder ons goed kennen want decennialang hadden veel fietsen een Sturmey-Archer 3-versnellingsnaaf....

*Bladzijde 24*

**Légende photo**

*Bladzijde 25*

Wat de Belgische - en meer bepaald de Luikse - fabrikanten betrof, was er tijdens die eerste Grote Prijs van België de deelname van Saroléa in de 500 cc-klasse en van het piepjonge Gillet in de 350 cc-categorie. Gillet was pas na de oorlog met de productie van motoren gestart. Gillet was gedurende vele jaren een fervent verdediger van tweetaktmotoren. Vanzelfsprekend verscheen het merk aan de start met 350 cc tweetaktmotoren die een vermogen leverden van een bescheiden 3 pk.

De 21 deelnemers - verdeeld in twee categorieën - gingen samen van start. Maar omdat de brug over l'Eau Rouge zo smal was, gaf men uit veiligheidsoverwegingen de start nà de brug op de helling naar de oude douanepost.

Enkele deelnemers leverden tijdens die eerste race voor motoren op het circuit van Francorchamps al indrukwekkende prestaties. Bill Hassal legde de 20 ronden (in totaal 301 kilometer) af in 3 uur, 18 minuten en 53 seconden, goed voor een gemiddelde snelheid van 90,6 kilometer per uur. In de 500 cc-categorie, die toen nog niet de koninginklasse werd genoemd, was er dus een Britse zege. De Belgische coureurs behaalden met hun Belgische motoren uiteenlopende resultaten. De twee Saroléa's haalden wegens mechanische problemen de finish niet. In de 350 cc klasse (waarin de concurrentie niet zo groot was) werden de Belgische kleuren verdedigd door Kiecken en Desterbecq die een één-twee zege behaalden met hun tweetakt Gillet's.

Van de 21 motoren die startten, bereikten er negen de finish: de betrouwbaarheid van de motoren waar het uiterste van gevraagd werd, was nog niet enorm.

Afgaande op de schattingen van toen waren er zo'n 1.500 toeschouwers bij de eerste GP van België. In 1921 beschikten nog weinig mensen over een auto of een motor voor hun verplaatsingen. Een groot deel van de toeschouwers kwam dan ook met de trein naar Francorchamps en omgeving.

*Bladzijde 26*

#### Légende photos

*Bladzijde 27*

Vanaf 1922 bracht men belangrijke verbeteringen aan aan de baan van Francorchamps. De brug over l'Eau Rouge werd verbreed, evenals het gedeelte van Malmédy naar Stavelot waar de bocht minder scherp gemaakt werd zodat de snelheid er hoger kwam te liggen. Er kwam met de 250 cc klasse ook een nieuwe categorie bij voor de motor-GP van België. Voor de tweede editie werd de af te leggen afstand groter: de deelnemers in de 500 cc klasse moesten 422 kilometer afleggen, die in de 350 cc klasse 362 kilometer en die in de 250 cc categorie 302 kilometer. De winnaar van de 500 cc klasse, de Belg Gaston Antoine, had er 5 uur, 21 minuten en 42 seconden voor nodig. Met zijn Triumph kwam hij op zondag 23 augustus 1922 tot een gemiddelde van 78,6 kilometer per uur. Dat was duidelijk een stuk minder snel dan dat van de winnaar van het voorgaande jaar. De verklaring daarvoor is vooral de regen op het circuit. Die maakte de onverharde baan modderig en extreem glad.

Op technisch vlak viel de winnende Levis in de 250 cc klasse op. Die motor (waarvan de topsnelheid hoger lag dan die van de 350 cc motoren) werd aangedreven door een tweetaktmotor. Het bijzondere eraan was dat de smering van de motor gebeurde via een oliepomp die de coureur tijdens het rijden met de voet moest bedienen.

#### Légende photo

*Bladzijde 28*

In 1923 werd de GP van België verreden in de omgeving van Dinant, maar vanaf 1924 waren de motoren weer in Francorchamps. Voor de Grand Prix van 13 juli dat jaar werd de driehoek Francorchamps - Malmédy - Stavelot voorzien van een tijdelijke laag bitumen waardoor het stof en de door de rijders opgeworpen hoeveelheid stenen aanzienlijk verminderd werden.

In 1924 moesten de 500 cc-rijders 30 ronden afleggen, een afstand van 462 kilometer. Met zijn Norton legde de Britse winnaar Alec Bennett de race af in 4 uur 28 minuten en 45 seconden met een gemiddelde snelheid van 94,25 kilometer per uur. De Norton was een kopklepper. Ook Saroléa was overgestapt op die techniek. 1924 werd ook gekenmerkt door de introductie van de 175 cc-categorie op Francorchamps.

*Bladzijde 29*

#### Légende photo

*Bladzijde 30-31*

De 350 cc klasse werd overschaduwd door de crash van de Brit Bill Hollowel, fabrieksrijder van AJS. In zijn gevecht om de overwinning raakte Hollowel aan het einde van de Masta-afdeling vlak voor Stavelot het voorwiel van een concurrent. Hij verloor de controle over de motor en kwam met hoge snelheid ten val. Hij was helaas de eerste van een lange rij coureurs die het leven lieten op Francorchamps.

In 1925 was er een conflict tussen FN en organisator BMB/FMB. De bond hield de deelname van het FN-team aan de GP van België tegen, omdat de fabriek, zo beargumenteerde men, met officiële fabrieksmotoren had deelgenomen aan wedstrijden die niet onder de auspiciën van de BMB vielen en daar ook reclame rond gemaakt had. De fabriek uit Herstal ging in de tegenaanval en stapte naar het gerecht. Daar won FN. Het team mocht deelnemen aan de GP van België 1925. Maar na die uitspraak toonde de BMB zich een slecht verliezer en besloot de Grote Prijs op zondag 2 augustus niét te organiseren. De zaterdag voor de race kreeg de BMB een brief van FN ondertekend door de heer Jossart, directeur-generaal van de fabriek in Herstal. In die missive

staat onder meer: “Aangezien u enkel bezig bent met het ontzien van de vele belangen die u opzettelijk opoffert en aangezien u vastbesloten bent het evenement af te gelasten in plaats van te voldoen aan de opgelegde gerechtelijke beslissing, bevestigen wij u dat we bereid zijn om van onze deelname aan de Grote Prijs van 1925 af te zien, zodat de race morgen of later kan plaatsvinden. De publieke opinie zal het verschil wel kunnen maken tussen onze generositeit en uw veel minder genereuze koppigheid.”

Op de dag waarop de BMB die brief ontving, waren de rijders van verschillende nationaliteiten nog in Francorchamps. Ze werden geconsulteerd en stemden erin toe de GP acht dagen later - op 9 augustus - te rijden. In de 500 cc klasse won de Brit Alec Bennet opnieuw met zijn even Britse Norton.

De 350 cc klasse werd overschaduwd door de crash van de Brit Bill Hollowel, fabrieksrijder van AJS. In zijn gevecht om de overwinning raakte Hollowel aan het einde van de Masta-afdeling vlak voor Stavelot het voorwiel van een concurrent. Hij verloor de controle over de motor en kwam met hoge snelheid ten val. Hij was helaas de eerste van een lange rij coureurs die het leven lieten op Francorchamps. Voor Hollowel kwam er een herdenkingssteen en werd de bocht na de afdaling van Masta naar de AJS-coureur vernoemd.

Légende photo

Bladzijde 32

Légende photo

Bladzijde 34

Légende photo

Bladzijde 35

De race voor 175 cc-motoren werd een Belgische overwinning met Nestor Vanneste. Hij reed een Ready, een motor gemaakt in Kortrijk.

Het volgende jaar gaf de FICM aan de Belgische GP de benaming ‘Grand Prix van Europa’. In de 175 cc-categorie won een toekomstig groot Belgisch kampioen in het zadel van de Ready van Belgische makelij: René Milhoux.

In 1927 gingen de gesprekken aan de vooravond van de race vooral over de technische evolutie. In de 350 cc- en 500 cc-categorie waren tot dan toe zijkleppers in de meerderheid, maar motoren met bovenliggende nokkenassen, met name die van AJS en Norton, wonnen terrein. Het vermogen van de motoren nam daardoor toe. De Ier Stanley Woods won met zo’n nieuwe Norton de race met een gemiddelde snelheid van 115,354 kilometer per uur.

Tijdens de Grote Prijs van 1928 op 15 juli was het bijzonder warm. Het circuit was inmiddels voorzien van asfalt, maar de motoren konden die hoge temperaturen niet aan, waardoor de snelheden in de categorieën 175 cc, 250 cc, 350 cc en 500 cc lager waren.

Légende photo

Bladzijde 36-37

Légende photo

Bladzijde 38

In 1930 vierde België het honderdjarig bestaan. Ter gelegenheid daarvan kreeg de Grote Prijs van België op Francorchamps opnieuw de titel ‘Grote Prijs van Europa’.

In 1930 vierde België het honderdjarig bestaan. Ter gelegenheid daarvan kreeg de Grote Prijs van België op Francorchamps opnieuw de titel 'Grote Prijs van Europa'. Tijdens deze GP kwam FN met een nieuwe motor, voorzien van een bovenliggende nokkenas. De motor werd gereden door de Brit Walter Handley die na de start direct de leiding nam. Maar verrassend genoeg stopte Handley aan het einde van de tweede ronde, hoewel zijn motor correct leek te functioneren. Handley discussieerde met Dougal Marchant, de verantwoordelijke van FN en de ontwerper van die nieuwe motor. Na een korte discussie verdween de FN in het rennerskwartier. Een reden voor de opgave is nooit gegeven!

*Bladzijde 39*

**Légende photo**

*Bladzijde 40-41*

**Twaalf maanden later reed Grégoire met zijn fabrieks-Saroléa tijdens de trainingen voor de GP van België op Francorchamps een ronde met een fabuleus gemiddelde van 132,444 kilometer per uur.**

Vanaf 1931 voerde de BMB grote veranderingen door in het programma van de organisatie op Francorchamps. Vòòr de Grote Prijs werd er op hetzelfde circuit gestreden om de Belgische kampioenschappen. Voor de Belgen was dat een mooie gelegenheid om met hun motoren een generale repetitie te houden. Tijdens die nationale kampioenschappen won Saroléa met de rijders Demeuter en Noir de titels in de Expert 500- en Senior 500-klassen. René Milhoux pakte met zijn fabrieks-FN de titel bij de Experts 350. Vier weken later zouden de zaken er voor de Belgen tijdens de GP van België heel anders voor staan en konden ze een Britse overwinning in elke categorie niet voorkomen.

De Belgische kampioenschappen vonden er de vijf volgende jaren plaats. In 1932 wekte de overwinning van Grégoire op een Saroléa met een gemiddelde snelheid van 120,04 kilometer per uur hoge verwachtingen voor Grote Prijs, maar daar ging de zege andermaal naar Stanley Woods en zijn Norton.

Twaalf maanden later reed Grégoire met zijn fabrieks-Saroléa tijdens de trainingen voor de GP van België op Francorchamps een ronde met een fabuleus gemiddelde van 132,444 kilometer per uur. Maar tijdens zijn volgende ronde werd hij bij het uitkomen van een snelle bocht voor de klim naar La Source verrast door een heel lokaal onweer. Hij crashte op het zeer natte asfalt, raakte een boom en verloor het leven. Uit piéteit trok het team van Saroléa zich voor de races terug.

Norton profiteerde ervan door op Francorchamps opnieuw de dubbel te pakken met winst in de 350 en 500 cc klasse. FN redde de Belgische eer met de derde plaatsen die Noir en Milhoux behaalden in respectievelijk de 500 en 350 cc race. Noir leverde een fameuze prestatie om op die plaats te eindigen. Tijdens de 24-ste van de 28 te rijden ronden reed hij een hond aan die op de piste dartelde. Hij kon een valpartij niet voorkomen. Hij stond op en zette zijn FN weer recht. De versnellingsbak was echter geblokkeerd in de hoogste - vierde - versnelling. Met die ene versnelling waarover hij nog beschikte, beëindigde hij de wedstrijd. Ver achter de winnaar maar wel als derde!

**Légende photos**

*Bladzijde 42-43*

**Légende photos**

*Bladzijde 44*



Tijdens die GP viel ook de opkomst van de Italiaanse merken op. De Brit Handley won met zijn Moto Guzzi de kwartliterklasse en de Belg Yvan Goor pakte in het zadel van een Benelli de winst in de 175 cc klasse.

1934 werd een rampjaar voor de Belgen. De Grote Prijs van Duitsland eindigde in een drama. Eric Noir en Léopold Demeuter namen met hun 500 cc FN's de eerste twee plaatsen in. Noir kwam echter zwaar ten val en verloor het leven. Nog voor het zwaar aangedane team Demeuter kon stoppen, kwam ook hij ten val en overleed. Met het wegvallen van Grégoire een jaar eerder, verloor België op 12 maanden tijd zijn drie grootste motorkampioenen!

*Bladzijde 45*

**Légende photo**

*Bladzijde 46-47*

**Légende photo**

Op Francorchamps bleven tijdens de GP van België de Nortons onoverwinnelijk in de zwaardere klassen, maar in de lichtere klassen domineerde vanaf 1935 het Duitse DKW-team met tweetaktmotoren. Overigens, in de 175 cc was er opnieuw een overwinning voor een Belgische coureur op een Belgische motor: Maurice Van Geert op een Rush, gemaakt in de regio Brussel.

Het leek erop dat het comité dat de organisaties op het circuit van Francorchamps beheerde, de belangstelling voor motoren wat verloren had. Zo vond de GP van België in 1936 plaats op het circuit van Floreffe. Het jaar daarop waren de races terug in de omgeving van Spa.

De Britten overheersten nog altijd in de zwaardere klassen, terwijl het DKW-team, gesteund door het nationaalsocialistische regime, onverslaanbaar was geworden in de 250- en 175 cc klassen. De Duitse winnaars (sommigen noemden hen 'coureurs van Hitler') aarzelden niet om na het winnen van de race de Nazi-groet te brengen (of werden daartoe door hun leidinggevenden gedwongen).

1938 was het jaar van de komst van de turbo's. In de zwaarste klasse waren compressoren gemonteerd op de BMW-boxers en op één van de FN paralleltwin. De BMW's waren uniek in hun soort met de twee tegenover elkaar liggende cilinders, met cilinderkoppen met dubbele nokkenassen en vooral met de cardanaandrijving (dus zonder ketting). Het kostte BMW twee jaar om die motor te ontwikkelen, maar in 1938 domineerde het merk de 500 cc categorie. George Meier won de race met een gemiddelde van 145,462 kilometer per uur. Hij deed over de 416 kilometer 2 uur, 51 minuten en 40 seconden.

De Brit Freddie Frith klasseerde zich met zijn gewone 'atmosferische' Norton op meer dan een minuut als tweede. De Duitser West maakte met de tweede fabrieks-BMW het podium compleet. Het was voor het eerst sinds 1923 dat een team de hegemonie van de Britse motoren in de 500 cc klasse doorbrak.

Het BMW-fabrieksteam had de beschikking over veel financiële middelen en over motoren met een extreem hoog vermogen. Maar het besturen ervan was heel delicaat door het omkeerkoppel, veroorzaakt door de krukas in de lengterichting. Bij het opschakelen (naar een lager toerental) gaf dat een kantelmoment naar links en bij het terugschakelen (naar een hoger toerental) naar rechts. De Duitse DKW-armada moest in de 350 cc klasse een Norton en een Velocette voor laten gaan, maar de DKW-rijders verzekerden zich wel van de overwinning in de 250- en 175 cc klasse. In de 250 cc-categorie namen zij zelfs de eerste drie plaatsen in.

*Bladzijde 48-49*

**Légende photo**

In 1939 werd de Raidillon in het circuit opgenomen. Na het oversteken van l'Eau Rouge sloegen de rijders niet meer linksaf naar het oude douanekantoor, maar gingen ze de heuvel op waar de baan een mooie bocht naar rechts maakte. Het stijgingspercentage van die helling was (en is) 18%. De Raidillon groeide uit tot dé bocht van Francorchamps. De Raidillon bood (en biedt) veel spektakel, zeker gezien vanaf de weide (toen nog) naast de tribunes, waar traditioneel veel volk stond.

Op technisch vlak waren de Nortons voorbijgestreefd. De fabriek gaf daarom voor de races van 1939 forfait. BMW moest het toen opnemen tegen met name de viercilinder Gilera's, die evenals de BMW's voorzien waren van een compressor. De BMW was verbeterd ten opzichte van het voorgaande jaar: de motor was vooral lichter en had een vermogen van zo'n 54 pk. Wat het rijwielgedeelte betrof, was de 1939 BMW uitgerust met een telescoopvoorvork en plunjerachtervering. Bij Gilera maakte men daarentegen al gebruik van een achtervork met frictiedempers. De Italiaanse motor had een parallellogramvoorvork. De Gilera was met de watergekoelde viercilinder in lijn (in dwarsrichting) een moderne motor. De motor had twee nokkenassen en voor de carburateur was een compressor gemonteerd. De Italiaanse vierpitter was de enige motor die wat vermogen betrof kon concurreren met de Duitse boxer. Bij de startopstelling waren er drie FN-twins, waarvan er één (die van Ginger Wood) uitgerust was met een compressor. Net zoals in 1938 won Meier. Met zijn BMW werd hij afgevlagd met een voorsprong van 5 minuten en 53 seconden op de Gilera van Serafini! Voor de 350 cc klasse had Saroléa een zeer krachtige motor. De eencilinder leverde een vermogen van 30 pk bij 7.000 toeren per minuut. De coureurs konden evenwel kortstondig tot 8.000 toeren per minuut gaan om in te halen of voor de eindsprint.

*Bladzijde 50-51*

#### Légende photo

Ondanks de prestaties van de Belgische motoren, wisten de Velocette-rijders de eerste twee plaatsen in te nemen voor een DKW. In de 250 cc klasse pakten de Duitse tweetakten die voorzien waren van een compressor de eerste twee plaatsen vòr een Benelli die op een ronde achterstand finishte. De Duitsers wonnen zo de laatste sportieve krachtmeting vòr de oorlog van 40-45...

Van 1921 tot en met 1939 werden 19 Grote Prijzen van België verreden, 17 daarvan op de inmiddels beroemd geworden driehoek van Francorchamps. Aan constructeurszijde waren de Britten dominant: ze wonnen 15 keer de 500 cc-race en 13 keer de 350 cc-wedstrijd. In die klassen was er sprake van een hegemonie van Norton: 10 keer won het merk de 500 cc-race en 7 keer de 350 cc-proef. Enkel de Duitse armada kon de dominantie van de Engelse merken doorbreken. In de 500 cc klasse was dat het geval met de komst van BMW. Het Duitse offensief in de GP's was eerder in 1927 al ingezet door DKW.

Dat jaar won DKW voor de eerste keer op Francorchamps (in de 175 cc klasse). De tweetaktspecialist zou nog 4 keer winnen in de 175 cc klasse en 5 keer op een rij in de 250 cc klasse, van 1935 tot en met 1939. Vermeldenswaard is dat DKW dubbelzuigermotoren ontwikkelde: de twee zuigers gingen gelijktijdig op en neer en bovenaan stonden de twee cilinders met elkaar in verbinding. Die techniek is later op grote schaal op wegmotoren toegepast door het Oostenrijkse Puch. Maar terug naar DKW. Dat kon er zich in de jaren dertig op beroemen over het grootste fabrieksteam in de Grote Prijzen wegrace te beschikken. Als de eerste coureurs zich nog maar nauwelijks in het rennerskwartier hadden laten zien, was het DKW-team er al, meer dan 100 man sterk en met niet minder dan drie motoren voor elke coureur!

In de periode tussen de twee wereldoorlogen won zeven keer een in België gemaakte motor. Die successen werden echter doorgaans niet behaald door de drie grote Luikse merken (Saroléa, FN en Gillet). Naast Gillet zorgden minder bekende merken (Rush, Pa, Levis en Ready) voor Belgische overwinningen.

*Bladzijde 53*

## **Hoofdstuk 2 : De wereldkampioenschappen wegrace**

*Bladzijde 54*

**Légende photo**

*Bladzijde 55*

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog was de regio van Francorchamps zwaar getekend door bittere gevechten. De beruchte 'Slag om de Ardennen' om de laatste Duitse tegenaanval onder leiding van generalfeldmarschall von Rundstedt te pareren, had diepe sporen achtergelaten. Het circuit werd ook zwaar beschadigd.

*Bladzijde 56*

**Légende photo**

*Bladzijde 57*

**Légende photo**

Na het omslaan van die pagina, startten de lokale autoriteiten in Francorchamps met de volledige renovatie van de omloop: een nieuwe asfaltlaag, een nieuwe tribune aan de start- en finishlijn, twee tunnels onder het circuit om de toegang tot het rennerskwartier gemakkelijker te maken.

*Bladzijde 59*

**Légende photo**

*Bladzijde 60*

**Légende photo**

*Bladzijde 61*

**Légende photo**

Die renovatiewerken namen veel tijd in beslag en het zou nog tot 1947 duren eer er weer wedstrijden op het circuit van Francorchamps verreden konden worden. Toen de motoren voor de eerste naoorlogse confrontatie het circuit opkwamen, was er veel veranderd in het reglement van de wegraces. Het gebruik van compressors was voortaan verboden.

*Bladzijde 62*

**Légende photo**

*Bladzijde 63*

**Die GP van 1947 werd verreden in drie soloklassen: 250 cc, 350 cc en 500 cc. En er was voor de eerste maal een race voor zijspannen, een categorie die bij het publiek door de jaren heen steeds populairder was geworden.**

Voor de motoren kon alleen nog handelsbenzine gebruikt worden. Dat betekende ook het einde van het mengsel van benzol en alcohol, waarop de motoren van voor de oorlog liepen. En ook: de Duitsers waren uitgesloten van alle sportcompetities in elke discipline. Dat ging dus ook op voor de mechanische sporten. Er stond in 1947 geen enkele Duitser aan de start.

*Bladzijde 64*

**Légende photo**

*Bladzijde 65*

### Légende photo

Die GP van 1947 werd verreden in drie soloklassen: 250 cc, 350 cc en 500 cc. En er was voor de eerste maal een race voor zijspannen, een categorie die bij het publiek door de jaren heen steeds populairder was geworden. De wedstrijden zelf kortte men serieus in. De coureurs in de drie solocategorieën moesten tien ronden rijden, een afstand van 145 kilometer. De zijspannen hadden 6 ronden voor de boeg (87 kilometer). Met de komst van de driewielers kon er weer een Belg als winnaar afgevlagd worden: Frans Vanderschrick die een zijspancombinatie met Norton-blok bestuurde.

*Bladzijde 66*

Bij de kwartliters won de Italiaan Bruno Francisci met een Moto Guzzi. Hij had één ronde voorsprong op twee Excelsiors. Bij de 350 en 500 cc'ers pikte Norton de draad weer op met een dubbele overwinning. Het jaar erna (1948) was het van hetzelfde laken een pak voor het Engelse merk.

In dat jaar werd ook een Intercommunale opgericht met het oog op de toekomstige ontwikkeling van het circuit. 1949 was een cruciaal jaar in de geschiedenis van motorsport: de FIM stelde de wereldkampioenschappen wegracen in.

*Bladzijde 67*

### Légende photo

*Bladzijde 71*

### Légende photo

*Bladzijde 72*

### Légende photo

In dat jaar werd ook een Intercommunale opgericht met het oog op de toekomstige ontwikkeling van het circuit. 1949 was een cruciaal jaar in de geschiedenis van motorsport: de FIM stelde de wereldkampioenschappen wegracen in.

Voor de eerste titels telden de uitslagen van zes Grand Prix: naast die van België ook die van Zwitserland, Nederland, Ulster, Italië en de Tourist Trophy op het Eiland. In vijf categorieën werden de wereldtitels vergeven: 125 cc, 250 cc, 350 cc, 500 cc en zijspannen. In Francorchamps waren de twee kleinste klassen niet in het programma opgenomen.

*Bladzijde 73*

### Légende photo

*Bladzijde 74*

### Légende photo

*Bladzijde 75*

### Légende photo

Tijdens de races voor de oorlog waren de verschillen tussen de deelnemers op het Belgische circuit altijd aanzienlijk. Dat veranderde drastisch toen met de komst van de wereldkampioenschappen de raceafstanden sterk ingekort werden.

Zo won in 1949 op Francorchamps de Brit Bill Doran met AJS in de 500 cc-klasse met een voorsprong van 2/10 seconde op de Italiaan Artesiani op Gilera en 1 en 3/10 seconde op een andere Italiaan, Lorenzetti op Moto Guzzi. Frith zegevierde in het zadel van een Velocette in de

350 cc klasse en Olivier werd met zijn Norton winnaar bij de zijspannen. Zo hadden de Britten en de Britse merken weer eens alle races op Francorchamps gewonnen tijdens de eerste Belgische GP die meetelde voor het wereldkampioenschap.

*Bladzijde 76*

**Légende photo**

In de aanloop naar het seizoen 1950 had Gilera een grote vooruitgang gemaakt. Umberto Masetti en Nello Pagani pakten de eerste twee plaatsen in de 500 cc-klasse met hun Italiaanse 4-cilinders die voor het eerst waren uitgerust met vier carburateurs.

In 1950 werden voor het eerst zeer hoge snelheden op Francorchamps bereikt. Na de start van de 500 cc race pakte de Brit Geoff Duke met zijn eencilinder Norton de koppositie voor de Italiaanse viercilinders en tegen het midden van de race bracht hij het ronderecord op 157,210 kilometer per uur gemiddeld, maar de achterband kon die hoge snelheden niet aan. Met een band die tot op het canvas was afgesleten, kwam Duke de pits binnen en gaf op. Dat jaar kwam nog een Italiaanse viercilinder aan de start: MV Agusta.

*Bladzijde 77*

**Légende photo**

*Bladzijde 79*

**Légende photo**

*Bladzijde 80*

**Légende photo**

*Bladzijde 81*

**Légende photo**

*Bladzijde 82*

De MV Agusta's zouden beroemde racemotoren worden, maar de fabriek moest tot 1956 wachten op de eerste overwinning op Francorchamps. De volgende 18 jaar was MV Agusta echter onverslaanbaar, eerst met John Surtees in het zadel en vervolgens met Gary Hocking, Mike Hailwood, Giacomo Agostini en Phil Read.

Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen. Geoff Duke, de revelatie en pechvogel van de races in 1950, won het jaar erop met zijn Norton's de 350 en 500 cc race. In 1952 won hij op het Ardenner circuit met Norton opnieuw de 350 cc klasse en in 1954 de 500 cc race, maar nu met een Gilera.

**De MV Agusta's zouden beroemde racemotoren worden, maar de fabriek moest tot 1956 wachten op de eerste overwinning op Francorchamps. De volgende 18 jaar was MV Agusta echter onverslaanbaar, eerst met John Surtees in het zadel en vervolgens met Gary Hocking, Mike Hailwood, Giacomo Agostini en Phil Read.**

*Bladzijde 83*

**Légende photo**

*Bladzijde 84*

**Légende photo**

*Bladzijde 85*

**Légende photo**

*Bladzijde 86*

**Légende photo**

*Bladzijde 87*

**Légende photo**

Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen. Geoff Duke, de revelatie en pechvogel van de races in 1950, won het jaar erop met zijn Norton's de 350 en 500 cc race. In 1952 won hij op het Ardenner circuit met Norton opnieuw de 350 cc klasse en in 1954 de 500 cc race, maar nu met een Gilera.

*Bladzijde 88*

**Légende photo**

*Bladzijde 90*

**Légende photo**

*Bladzijde 91*

**Légende photo**

*Bladzijde 94*

**Légende photo**

*Bladzijde 95*

**Légende photo**

*Bladzijde 96*

**Légende photo**

Die overwinning, zijn laatste op Francorchamps, behaalde hij met een verbluffend gemiddelde van 176,348 kilometer per uur. Dat jaar kwamen ook de grote stroomlijnkuipen op die het voorwiel volledig omhulden. Dat gaf de racemotoren een heel ander uitzicht. Het vooraanzicht toonde heel volumineus. Die kuipen moesten wel zo breed zijn omdat het voorwiel erin moest kunnen bewegen. Bij de GP van België dat jaar (gehouden op de eerste zondag van juli) werden traditioneel drie klassen verreden: 350 cc, 500 cc en zijspannen.

*Bladzijde 97*

**Légende photo**

*Bladzijde 98*

Dat jaar kwamen ook de grote stroomlijnkuipen op die het voorwiel volledig omhulden. Dat gaf de racemotoren een heel ander uitzicht. Het vooraanzicht toonde heel volumineus.

*Bladzijde 99*

**Légende photo**

*Bladzijde 100*

**Légende photo**

*Bladzijde 101*

**Légende photo**

*Bladzijde 102*

### Légende photo

*Bladzijde 103*

### Légende photo

*Bladzijde 104*

### Légende photo

*Bladzijde 105*

### Légende photo

De GP stond helemaal in het teken van MV Agusta dat met twee coureurs de vier soloklassen van die dag won. Carlo Ubbiali won de 125 cc- en de 250 cc met een gemiddelde van 160,790 kilometer per uur respectievelijk 168,696 kilometer per uur. John Surtees legde met zijn MV-viercilinder zijn meesterschap op in de 350 en 500 cc categorie (met gemiddelde snelheden van 176,466 en 184,076 kilometer per uur).

*Bladzijde 106*

### Légende photo

In 1956 voegde men de 125 en 250 cc klasse toe aan het programma. De GP stond helemaal in het teken van MV Agusta dat met twee coureurs de vier soloklassen van die dag won. Carlo Ubbiali won de 125 cc- en de 250 cc met een gemiddelde van 160,790 kilometer per uur respectievelijk 168,696 kilometer per uur. John Surtees legde met zijn MV-viercilinder zijn meesterschap op in de 350 en 500 cc categorie (met gemiddelde snelheden van 176,466 en 184,076 kilometer per uur). Net als in 1955 won een door een BMW aangedreven combinatie de zijspanrace met een gemiddelde snelheid van 156,556 kilometer per uur. De komende twaalf jaar zou de zege steeds naar zo'n Duitse boxertwin gaan. Die motor met veel vermogen was door zijn lage bouw en cilinderkoppen met door stoterstangen aangedreven kleppen bijzonder geschikt voor die driewielers.

*Bladzijde 107*

### Légende photo

In 1960 was de komst van het Oost-Duitse MZ in de 125 cc klasse vermeldenswaard. MZ was de voortzetting van de oude DKW-fabriek in Zschopau die na de Tweede Wereldoorlog achter het IJzeren Gordijn kwam te liggen. Net als de DKW's werden de MZ's aangedreven door sterke tweetakmotoren.

In 1960 kwam er ook een nieuw reglement. De grote stroomlijnkuipen werden verboden. De verantwoordelijken van de FIM oordeelden dat die te gevaarlijk en ook weinig esthetisch waren. De meeste racemotoren zijn sinds dat jaar dan ook voorzien van een stroomlijn rond de top van de voorvork en rond het motorblok. Het is een design dat dicht aanleunt bij wat we vandaag nog altijd kennen - buiten 'wings' en andere aerodynamische aanpassingen.

Tot en met 1960 waren de wereldkampioenschappen wegrace vooral een strijd tussen Europese rijders en coureurs uit het Gemenebest (de oude Britse koloniën) die werd uitgevochten op Europese motoren.

Het was de tijd van het Continental Circus. Veel coureurs trokken in die jaren met gammele busjes van circuit naar circuit en leefden van dag op dag van hun magere start- en prijzengeld. Het rennerskwartier was een grote camping waar grote trucks zoals je die vandaag ziet nog geen plaats hadden. Het was een wirwar van oude camionnetjes, caravans en tenten waar de coureurs

en hun helpers sliepen, aten en sleutelden. Een plaats in een fabrieksteam was schaars...Tot de Japanse motorfabrikanten kwamen.

*Bladzijde 108*

**Légende photo**

Want in 1961 kondigde zich met Honda tijdens de Grote Prijs in de Ardennen veranderingen aan. In het zadel van een Honda won de Zwitser Luigi Taveri de 125 cc-race. De Rhodesiër Jim Redman deed hetzelfde in de 250 cc klasse met een Honda viercilinder. Die motor was revolutionair, niet alleen door de prestaties, maar - vooral - ook door het geluid dat uit de uitlaten kwam. De hele regio zinderde van het onvergelykbare gebrul van de viercilinder, die een toptoerental had van meer dan 15.000 toeren per minuut. Het was het begin van de overheersing van de Japanse motoren in de lichtste en middelzware klassen.

Het moet gezegd worden dat de Japanse fabrieken een indrukwekkend offensief gelanceerd hadden. Honda stond in 1961 met zes fabrieksrijders aan de start in zowel de 125 cc als de 250 cc klasse. En in die periode arriveerden ook Yamaha en Suzuki in die twee categorieën. Die fabrikanten vochten nog niet om de overwinning, maar dat zou niet lang meer duren.

*Bladzijde 109*

**Légende photo**

*Bladzijde 110*

**Légende photo**

In 1964 verrasten de Japanners Fumio Ito en Yashikazu Sunako met hun Yamaha tweecilinder tweetakten door de eerste en tweede plaats in de 250 cc race van de GP van België te pakken. Dat stelde de organisatoren voor een groot probleem: het Japanse volkslied was er niet en kon dus ook niet via de geluidsinstallatie ten gehore gebracht worden. Dan maar zonder die nationale hymne...

Die onverwachte zege van Yamaha was toe schrijven aan het hoge vermogen van die motoren. Op een snel circuit als Francorchamps gaf dat die fantastische Japanse motoren een voordeel.

De omloop van Francorchamps was zo snel dat Mike Hailwood in 1963 met zijn Italiaanse 500 cc MV Agusta een ronde aflegde met een gemiddelde snelheid van 201,150 kilometer per uur. Daarmee was de mythische kaap van gemiddeld 200 kilometer per uur genomen. MV kende in die periode geen serieuze concurrentie en reeg jaar na jaar de zeges in de GP van België (en op alle andere circuits van het wereldkampioenschap) aaneen.

*Bladzijde 111*

**Légende photo**

*Bladzijde 112*

**Légende photo**

*Bladzijde 113*

**Légende photo**

*Bladzijde 114*

**Légende photo**

*Bladzijde 115*

**Légende photo**



In 1965 kwam een jonge Italiaanse coureur voor de eerste maal naar Francorchamps: Giacomo Agostini, tot grote verbazing van iedereen gebombardeerd tot teamgenoot van Mike Hailwood in de onoverwinnelijke MV-renstal. De Italiaan stelde zich tevreden met de tweede plaats, hij kon de man die men 'Mike the Bike' noemde niet van repliek dienen. Maar Ago was er om te leren en vanaf 1966 was het zijn beurt om zich met de MV als eerste te klasseren.

Dat jaar moest de jonge Italiaan het opnemen tegen de Honda fabrieks-viercilinders van Mike Hailwood en Jim Redman op een door een onweersbui kleddernat geworden circuit. Redman kwam ten val bij Stavelot en blesseerde zich zwaar. Die crash betekende het einde van zijn racecarrière.

Hailwood moest opgeven met een kapotte versnellingsbak. Ago kwam zo aan de leiding. Hij behaalde gemakkelijk zijn eerste overwinning op het mythische Francorchamps. Maar hij moest wel zien dat hij in het zadel bleef op een baan die door een zware onweersbui volgend op een periode van warm weer zeer glibberig geworden was.

Als we spreken over de overheersing van de Japanse motorfabrikanten, moeten we het ook over de 50 cc klasse hebben. 1962 was het jaar dat er in die klasse voor het eerst een wereldkampioenschap verreden werd en die lichte motoren maakten ook op de extreem snelle omloop van Francorchamps hun debuut.

*Bladzijde 116*

**Légende photo**

*Bladzijde 117*

**Légende photo**

### **De techniek aan banden**

**De FIM besloot tijdens het congres in de herfst van 1968 het aantal cilinders en het aantal versnellingen te beperken. Vooral de Japanse fabrieken waren in de jaren zestig in een technische wedren gewikkeld die leidde tot steeds gesofisticeerdere racemotoren. De 50 cc-motoren hadden in die jaren 12, zelfs 14 versnellingen, Honda en Suzuki hadden 50 cc twins. Suzuki had, wellicht voor het seizoen 1970, een driecilinder 50 cc'er op stapel staan! (En die is nooit in een race te zien geweest...)**

**Bij Honda beschikte men in de tweede helft van de jaren zestig over 5-cilinder 125 cc en 6-cilinder 250 cc viertakracers. Bij Yamaha werden de 125 en 250 cc-racers aangedreven door 4-cilinder tweetakmotoren.**

**Om dergelijke zeer dure ontwikkelingen (die het de Europese constructeurs ook moeilijk maakten om te concurreren) af te remmen, bepaalde de FIM dat voor 1969 de 50 cc'ers beperkt werden tot 1 cilinder en 6 versnellingen. In 1970 moesten de andere categorieën aan de volgende regels voldoen:**

**- maximum 2 cilinders en 6 versnellingen voor de 125 cc en 250 cc-motoren**

**- maximum 4 cilinders en 6 versnellingen voor de 350 cc en 500 cc-motoren**

**De op zo'n korte termijn aangekondigde veranderingen van de reglementen (die ook als anti-Japans gezien werden), maakten dat Honda en Suzuki hun fabrieksteams al in 1968 terugtrokken uit het wereldkampioenschap wegrace.**

*Bladzijde 118*

**Légende photo**

*Bladzijde 119*

### Légende photo

*Bladzijde 120*

### Légende photo

*Bladzijde 121*

### Légende photo

*Bladzijde 122*

### Légende photo

*Bladzijde 123*

### Légende photo

De 50 cc'ers waren in 1967 op hun hoogtepunt. De Suzuki tweetakt tweecilinders waren het krachtigste nadat Honda, dat die klasse daarvoor domineerde met een viertaktwin, van het strijdtoneel verdwenen was. De kleine motoren van Suzuki hadden 14 versnellingen en waren de meerdere van de Derbi's met 8 versnellingen en de Kreidlers met 12 versnellingen. De Suzuki-rijders zorgden in 1967 op Francorchamps voor een een-twee-drie-zege. De Duitser Hans-Georg Ansheidt won met een fenomenaal gemiddelde van 158,594 kilometer per uur, terwijl Yoshimi Katayama een snelste ronde neerzette van gemiddeld 161,040 kilometer per uur!

*Bladzijde 124*

### Légende photo

*Bladzijde 124-125*

Op het oude circuit reden de 50 cc'ers praktisch overal vol gas, alleen niet in La Source (een eerste versnellingsbocht) en bij de klim van de Raidillon, waar de snelste rijders even remden om dan hun motor (die daar bij het begin van de klim van de helling volledig in de vering ging) in de bocht te leggen. Je moest wel 'ballen' hebben om vol gas en achter de stroomlijnkuip gebogen met meer dan 200 kilometer per uur de lange bocht van Burnenville te nemen en met bijna 200 kilometer per uur door de bocht van Stavelot te gaan. Voor de 50 cc-rijders was het ook de kunst om alles uit hun kleine machine te halen. De motortjes hadden een toptoerental van 17.000 toeren per minuut en een powerband van slecht 300 tot 500 toeren!

Dat betekende ook dat als een Suzuki met een snelheid van 200 kilometer per uur bij de afdaling naar de bocht van Burnenville aankwam en 5 kilometer per uur langzamer ging, er al een versnelling teruggeschakeld moest worden. In die bocht van Burnenville moesten de Suzuki-rijders ook een of twee versnellingen lager gaan, omdat ze door de verandering van de toplaag daar wat snelheid verloren. Op gedeelten waar de rijders hard in de remmen moesten, was het met die 14 versnellingsbakken een 'mission impossible' om versnelling per versnelling terug te schakelen. Op plaatsen als La Source, waar de coureurs in de tiende of elfde versnelling aankwamen, was het onmogelijk om in 2 of 3 seconden op de normale manier terug te gaan naar de eerste versnelling. Daarom konden ze op de Suzuki's 4 versnellingen in één keer terugschakelen.

De 50 cc Kreidlers waren destijds het moeilijkste wat schakelen betrof: die motoren hadden 12 versnellingen en 2 versnellingsbakken: een 3-versnellingsbak die met de hand bediend werd en een 4-versnellingsbak met voetschakeling. De coureurs moesten de twee bakken combineren om zo aan die 12 versnellingen te komen. Om van 1 naar 12 of van 12 naar 1 te gaan was voor alle rijders geen probleem. Maar als ze maar enkele versnellingen terug moesten gaan, bijvoorbeeld van 9 naar 3 of van 7 naar 4, raakten velen de kluts kwijt. Enkel de Duitser Hans-Georg Ansheidt was - voor hij naar Suzuki ging - een virtuoos in het besturen van zo'n Kreidler (waarmee hij

overigens nooit wereldkampioen werd). Bij de 50 cc'ers verdient de Nederlandse firma Van Veen een speciale vermelding. Van Veen was de importeur van Kreidler in Nederland en verrichte wonderen met die machines. Jarenlang zegevierden de Van Veen-rijders met die motoren.

*Bladzijde 125*

**Légende photo**

*Bladzijde 126*

**Légende photo**

*Bladzijde 127*

De Nederlander Jan de Vries (begin 2021 overleden) werd er twee keer wereldkampioen mee en zijn landgenoot Henk van Kessel één keer. Met zo'n Van Veen Kreidler reed Juliaan Van Zeebroeck in 1975 een magistrale race: hij bezorgde het publiek op Francorchamps een Belgische overwinning! De Belg was met de Spanjaard Angel Nieto en de Italiaan Eugenio Lazzarini in een duel om de overwinning gewikkeld en tegen het einde van de race wist hij zich wat van hen af te scheiden. Onder luid gejuich van het Belgische publiek passeerde hij de finishlijn met 4 seconden voorsprong op de Spanjaard. Hij zette in die laatste ronde ook een nieuw ronderecord neer met een fantastische gemiddelde snelheid van 165,342 kilometer per uur. Jaren later zei de Vlaamse coureur: "*Bij het uitkomen van La Source naar de finish keek ik om en zag dat Nieto ver achter me lag. Net voor de finishlijn richtte ik me op om naar de toeschouwers te zwaaien. Als ik dat niet gedaan had, zou ik met 2 of 3 seconden het ronderecord verbeterd kunnen hebben.*"

*Bladzijde 128*

**Légende photo**

*Bladzijde 129*

**Légende photo**

Voor een andere Belgische overwinning in de GP van België op Francorchamps was het wachten tot 1983 (inmiddels op het nieuwe circuit) toen Didier de Radiguès de 250 cc klasse won met zijn Chevallier, vòòr de Yamaha's van de Fransman Christian Sarron en de Venezolaan Carlos Lavado. Didier de Radiguès had een uitstekende start en nestelde zich aan de kop van de race, terwijl Sarron en Lavado hun start gemist hadden: ze kwamen na de eerste ronde op respectievelijk de 13-de en 14-de plaats door. Beiden reden een geweldige inhaalrace en de Fransman raakte tot bij zijn Belgische vriend. Sarron leek te gaan winnen, maar de Radiguès weerde zich dapper en boekte met iets meer dan 3 seconden voorsprong nog eens een nationale overwinning in de GP van België voor motoren!

In de 50 cc klasse was het een kunst om op het supersnelle circuit van Francorchamps tot het uiterste te gaan. Om er alle pk's van een 250 cc'er of van een 500 cc'er te benutten vereiste dat niet alleen veel vaardigheid maar ook veel moed. Snelle bochten als de S van Masta of de bocht in de lange afdaling naar Stavelot werden elk jaar met een steeds hogere snelheid genomen. De coureurs scheerden er met meer dan 250 kilometer per uur langs de gevels van de huizen.

Francorchamps kreeg begin jaren zeventig dan ook de reputatie zeer gevaarlijk te zijn. Dat is wellicht ook een van de redenen waarom kampioenen zo trots waren om op het Belgische circuit te winnen.

*Bladzijde 130*

**Légende photo**

*Bladzijde 131*

### Légende photo

In 1973 was Giacomo Agostini heer en meester op Francorchamps. Hij won de race voor zijn sterke teamgenoot de Brit Phil Read. Met zijn driecilinder viertakt MV 500 reed de Italiaan een snelste ronde met een gemiddelde van 210,709 kilometer per uur. Het was dat jaar zijn achtste opeenvolgende overwinning op het snelle circuit. Zijn 'teamgenoot' Phil Read werd dat jaar wel wereldkampioen. En het volgende jaar - 1974 - was Agostini overgestapt op een Yamaha tweetakt. Read - nu met een nieuwe MV viercilinder - was onaantastbaar en schreef motorgeschiedenis. Hij was de laatste die met een viertakt 500 cc op Francorchamps won met een snelste ronde van 214,720 kilometer per uur gemiddeld!

Na zijn overwinning zei Read in een interview: "De snelle bochten van Francorchamps zijn heel moeilijk. Je mag geen enkele fout maken. In de S van Masta, waar ik vol gas met mijn MV doorging, reed ik meer dan 250 kilometer per uur. En als je me dan vraagt of ik toen angst had... Nee, in zo'n situatie ben je zo geconcentreerd aan het rijden dat je echt niet de tijd hebt om na te denken over wat er zou gebeuren als je in de vangrails terecht komt." En, vervolgde hij lachend, "...als je eraan zou denken, dan stop je er onmiddellijk mee." Na een lange periode van dominantie van MV (eerst met vier cilinders, dan met drie cilinders en vervolgens weer met vier cilinders) brak het tijdperk van de Japanse tweetakten aan, die nóg sneller waren. In die periode werd het circuit van Francorchamps echter alsmear meer gecontesteerd door de rijders en door de verantwoordelijken van de internationale motorsportfederatie FIM.

*Bladzijde 133*

### Ago: 8 keer op rij

**De recordhouder van het aantal overwinningen van de Grote Prijzen op Francorchamps is Giacomo Agostini die met zijn MV Agusta van 1966 tot en met 1973 acht keer op rij de 500 cc-race won.**

**John Surtees - ook MV Agusta - won vier keer in de 500 cc klasse en had ook twee keer succes in de 350 cc klasse. Mike Hailwood zegevierde met dat Italiaanse merk vier keer in de koninginklasse en voegde daar in 1966 ook een zege in de 250 cc klasse (op Honda) aan toe.**

**Freddie Spencer won drie keer met zijn Honda in de 500 cc-klasse en ook een keer in de 250 cc-categorie.**

**Francorchamps ontving van 1949 tot en met 1990 veertig keer de wereldkampioenschappen wegace. Wie goed in wiskunde is, zal zeggen dat die periode van 1949 tot en met 1990 42 jaar telt, maar zoals eerder gemeld werd de GP van 1980 op het circuit van Zolder verreden en werd de GP van 1987 afgelast. In al die 40 edities waren de 500 cc-klasse en de zijspannen van de partij. In de 500 cc klasse heeft MV Agusta 19 keer gewonnen. Bij de zijspannen zegevierde BMW 18 keer. Bij de driewielers behaalde de Brit Olivier de meeste overwinningen (zes) vòòr de Zwitser Scheidegger (vier) en de Duitser Steinhausen (eveneens vier).**

*Bladzijde 134*

### Légende photo

*Bladzijde 135*

### Légende photo

*Bladzijde 136*

Francorchamps kreeg begin jaren zeventig dan ook de reputatie zeer gevaarlijk te zijn. Dat is wellicht ook een van de redenen waarom kampioenen zo trots waren om op het Belgische circuit te winnen.

*Bladzijde 137*

Légende photo

*Bladzijde 138*

Légende photo

*Bladzijde 139*

Légende photo

*Bladzijde 140*

Légende photo

*Bladzijde 141*

Légende photo

*Bladzijde 142*

Légende photo

*Bladzijde 143*

Légende photo

*Bladzijde 144*

Légende photo

*Bladzijde 145*

Légende photo

Wat de absolute records op het stratencircuit betreft: die werden in 1977 gevestigd door Barry Sheene. In het zadel van een 500 cc tweetakt Suzuki XR14 won de Brit met een gemiddelde snelheid van 217,370 kilometer per uur en vestigde met zijn snelste ronde van 220,720 kilometer per uur een absoluut ronderecord. Die records staan voor altijd in de recordboeken.

*Bladzijde 146*

Légende photo

De Grote Prijzen van 1977 en 1978 konden trouwens alleen op Francorchamps georganiseerd worden omdat er voor 1979 een nieuw circuit beloofd was.

Wat de absolute records op het stratencircuit betreft: die werden in 1977 gevestigd door Barry Sheene. In het zadel van een 500 cc tweetakt Suzuki XR14 won de Brit met een gemiddelde snelheid van 217,370 kilometer per uur en vestigde met zijn snelste ronde van 220,720 kilometer per uur een absoluut ronderecord. Die records staan voor altijd in de recordboeken.

Diezelfde dag zette de Duitser Rolf Steinhausen bij de zijspannen een snelste ronde neer met een gemiddelde van 200,520 kilometer per uur. Om maar te zeggen dat de driehoek van Francorchamps snel was. En chapeau voor de rijders die er hun prestaties geleverd hebben.

*Bladzijde 147*

Légende photo

De 500 cc Suzuki werd aangedreven door een viercilinder motor, een zogenaamde 'square four' met twee aan elkaar gekoppelde krukassen. Het waren bij wijze van spreken twee 250 cc twins die achterelkaar gemonteerd waren. De Suzuki had een vermogen van 120 pk. De voornaamste rivaal van Suzuki was Yamaha. Dat merk had ook een viercilinder maar dan één in lijn en dwarsgeplaatst in het frame. In 1977 reed de Amerikaan Steve Baker met zo'n Yamaha voor de eerste maal op het circuit van Francorchamps en eindigde als tweede.

In december 1977 werden de werken voor de constructie van het nieuwe tracé van Francorchamps gestart. Men moest snel zijn, want de werkzaamheden dienden klaar te zijn voor de eerste zondag van juli 1979!

We komen nu in het tijdperk van het nieuwe circuit dan vanaf de ingebruikname tegenslagen kende wat de GP betreft.

*Bladzijde 148*

**Légende photo**

*Bladzijde 149*

**Légende photo**

*Bladzijde 150*

**Légende photo**

Binnen enkele jaren had de nieuwe omloop af te rekenen met een rijdersstaking, een afgelasting op het laatste moment en ten slotte het schrappen van het evenement uit de kalender van de Grote Prijzen voor het wereldkampioenschap. In 1978 kreeg het stratencircuit de officiële benaming 'Spa-Francorchamps', maar in de pers noemde men het vaak 'het mooiste circuit ter wereld'. De laatste Grote Prijs wegrace op het circuit van 13,5 kilometer was in dat jaar. De weersomstandigheden waren niet bijster goed. De Nederlander Wil Hartog won met een Suzuki voor de Yamaha van Kenny Roberts en de Suzuki van Sheene. Het gesprek van de dag was toen vooral het nieuwe tracé, waardoor het circuit sterk ingekort zou worden.

*Bladzijde 151*

**Légende photo**

Vanaf de bocht van Combes, het hoogste punt (465 meter) aan het eind van de klim van de Raidillon, ging de nieuwe baan naar beneden, maakte daar enkele slingers en kwam iets voor de ultrasnelle bocht van Blanchimont weer uit op het oude parcours naar La Source.

In 1979 was men in Francorchamps net op tijd om begin juli de motorcoureurs op het nieuwe circuit te ontvangen. De toplaag was brandnieuw en was pas enkele dagen daarvoor aangebracht. Het asfalt was glad - zo nieuw was het nog. In de drie soloklassen besloten de toprijders daarom niet van start te gaan. De vertegenwoordigers van de FIM wilden niets weten van die coureursstaking. Ze waarschuwden de kampioenen en dreigden hen af. De races zouden hoe dan ook verreden worden en als ze niet zouden starten, dan lieten ze de overwinning maar aan een ander.

Maar de vedetten hielden voet bij stuk en de toeschouwers kregen een kermiskoers te zien met weinig bekende coureurs, die gemotiveerd werden door aantrekkelijk financieel gewin en door een onverwachte zege in een GP.

*Bladzijde 152*

**Légende photo**

*Bladzijde 153*

### Légende photo

*Bladzijde 154*

### Légende photo

De houding van het 'tweede garnituur' was overigens wel begrijpelijk. De Nieuw-Zeelander Dennis Ireland stak de 15 punten voor de overwinning in de 500 cc race in zijn zak. Op het einde van het seizoen stond hij 14-de in de stand voor het wereldkampioenschap met in totaal 16 punten...

Het 'nieuwe' Francorchamps lag in het begin moeilijk bij de motorcoureurs. Omdat men in 1980 conflicten wilde vermijden en omdat men de geboden garanties van de Intercommunale van het circuit van Francorchamps onvoldoende vond, besloot de organisator van de Belgische GP (BMB) de races op het Circuit Zolder te laten doorgaan.

In 1981 keerden de motorcoureurs terug naar 'het mooiste circuit ter wereld'. Na het debacle van 1979 kenden de wereldkampioenschappen wegrace hun echte start op het nieuwe Ardenner parcours. In de koninginneklassse zorgden Luchinelli en Mamola voor een één-twee voor Suzuki. Didier de Radiguès werd in de 250 cc klasse fraai tweede.

1983 werd een memorabel jaar voor het Belgische publiek. De Belg Lucio Pietroniro eindigde als vijfde in de 125 cc klasse en het Belgische volkslied de Brabançonne weerklonk na de overwinning van Didier de Radiguès bij de kwartliters. In de 500 cc klasse was er een dubbel voor de Amerikaanse coureurs: Roberts (Yamaha) won de race voor Spencer (Honda).

In 1984 was er andermaal een Amerikaanse dubbelslag toen Spencer won voor Lawson. En in 1985 behaalde Freddie Spencer een dubbele overwinning: hij won de 250 cc én de 500 cc race en pakte aan het einde van het seizoen ook de wereldtitels in die twee klassen.

*Bladzijde 155*

### Légende photo

*Bladzijde 156*

### Légende photo

*Bladzijde 157*

### Légende photo

*Bladzijde 158*

### Légende photo

*Bladzijde 159*

### Légende photo

*Bladzijde 160*

### Légende photo

*Bladzijde 161*

### Légende photo

De Amerikaanse suprematie duurde voort in 1986 met een dubbel voor Yamaha met Randy Mamola en Lawson.

In juni 1987 stelde men alles in het werk om zoals gebruikelijk de races voor de GP van België op de eerste zondag van juli te houden. Alleen: de races hebben nooit plaats gevonden! Het was een ongelooflijke Belgenmop: de FIM besloot de GP niet te laten doorgaan wegens het amateurisme

van de BMB. En ook de rijders hadden er genoeg van. Toen Randy Mamola, de rijdersvertegenwoordiger in de tweede helft van juni in Francorchamps langsging op weg naar de befaamde Dutch TT, bleken de beloofde werken om de veiligheid van het circuit te verbeteren nog niet gestart te zijn.

Bovendien was een vertegenwoordiger van de Intercommunale tijdens dat bezoek bijzonder onaangenaam geweest tegenover de Amerikaanse rijder. Bij de BMB wisten ze op dat moment niet meer van welk hout pijlen maken. Als laatste redmiddel dacht men zelfs aan Zolder, het andere Belgische circuit waar de races georganiseerd konden worden (zoals in 1980). Maar de verhuizing naar Zolder kon niet binnen een week uitgevoerd worden. En ook de coureurs liepen niet echt warm voor Zolder.

Exit Grand Prix van België 1987. Francorchamps raakte stilaan in ongenade bij de motorwereld.

Toen de werkzaamheden eindelijk uitgevoerd waren, vond de Belgische Grand Prix in 1988 min of meer normaal plaats. Maar de liefde tussen de motorcoureurs en Francorchamps was bekoeld.

*Bladzijde 162*

**Légende photo**

*Bladzijde 163*

**Légende photo**

Na de GP van 1988 schreef wijlen Yves Jamotte in het Belgische magazine Moto 80: "Sinds de fameuze gebeurtenissen van 1987 en zelfs al sinds de boycot van 1979 was de sfeer op Francorchamps niet meer dezelfde." En hij voegde er vooruitziend aan toe: "De toekomst van de Grand Prix hangt onvermijdelijk af van de veiligheid. Het zich verschuilen achter een homologatie, die tot en met 1990 loopt hypothekeert de toekomst niet alleen op korte maar ook op middellange termijn."

In 1988 was er weer overvloedige regenval en dat maakte het welslagen van de organisatie er niet gemakkelijker op, ook niet op financieel vlak. Op sportief vlak won Gardner de 500 cc race, waarin de Radiguès als vierde eindigde, en in de 125 cc klasse was Pietroniro derde.

De financiële reserves van de Belgische Motorrijdersbond smolten in die jaren weg als sneeuw voor de zon. Een groot deel van de inkomsten kreeg de bond jaarlijks als organisator van de GP in Francorchamps. Om de zaken te 'regelen' ging de BMB in zee met Bernie Ecclestone, de grote baas van de Formule 1. Hij organiseerde de GP voor motoren namens de BMB. De Brit had wat dat betreft vooral grote dollartekens in de ogen. De toegangsprijs voor de zondag ging van 700 Belgische frank in 1988 naar 1000 BF in 1989. De prijs voor een weekendticket bedroeg 1.200 BF en voor een zitplaats op de overdekte tribune was die 2.000 BF. Ecclestone ging ervan uit dat de toeschouwers de gevraagde prijzen wel zouden betalen. Maar dat was niet helemaal het geval.

*Bladzijde 164*

**Légende photo**

*Bladzijde 165*

Het leek erop dat Ecclestone niet wist dat de toeschouwers van een motor-GP weinig of geen overeenkomsten vertoonden met die van een F1-GP. Een deel van het publiek dat in 1988 in Francorchamps arriveerde, maakte dan ook rechtsomkeer. Tijdens de nacht van zaterdag op zondag was het zeer onrustig in Francorchamps en omgeving. Men sprak zelfs over hooligans. Het was niet de eerste maal dat het motorpubliek zich tijdens de Grote Prijs misdroeg in de regio en het leek erop dat de regionale verantwoordelijken het motorpubliek toen liever kwijt dan rijk



waren. Dat is officieel nooit zo meegedeeld, maar het was een houding die zonder twijfel van grote invloed was op de toekomst.

Het weer was in 1989 opnieuw rotslecht en dat maakte de reputatie van het evenement er niet beter op. Elk jaar begon het altijd te regenen als de 500 cc-rijders van start gingen!

De race in 1989 werd voor een eerste maal stilgelegd na vijf ronden en daarna voor een tweede maal al na drie ronden. Er kwam een tweede herstart tot tevredenheid van het publiek en Wayne Rainey werd tot winnaar uitgeroepen. Om tot dat resultaat te komen had men de tijden van elke rijder van de drie 'races' opgeteld. Maar 's avonds na de races besloten de verantwoordelijken dat er nooit een derde start gegeven had mogen worden. Achter het groene laken werd Lawson winnaar (op basis van de twee eerste races). En slechts de helft van de punten voor het wereldkampioenschap werden toegekend.

*Bladzijde 166*

**Légende photo**

*Bladzijde 167*

**Légende photo**

*Bladzijde 168*

**Légende photo**

*Bladzijde 169*

**Légende photo**

De rijders, met Kenny Roberts voorop, waren met een tweede herstart akkoord gegaan uit respect voor het publiek. Maar toen ze vernamen dat ze die derde race voor des keizers baard gereden hadden, waren ze witheet.

Het onberekenbare weer en de onduidelijke beslissingen van de FIM-verantwoordelijken hebben duidelijk een rol gespeeld bij het slechte imago van het circuit bij de motorcoureurs.

En in 1990 waren alle ingrediënten aanwezig om van de Belgische Grote Prijs wegrace een compleet fiasco te maken: Ecclestone, die nog steeds de touwtjes in handen had, verhoogde het entreegeld nog verder en de wedstrijden werden op zaterdag in plaats van op zondag verreden wegens de concurrentie met het tennistoernooi van Wimbledon en vooral met de F1-Grand Prix van Frankrijk die zondag. En tot overmaat van ramp waren de weersomstandigheden barslecht. Na de races had men het over een toeschouwersaantal van ongeveer 10.000, wat in schril contrast stond met de 100.000 toeschouwers die anders naar Francorchamps kwamen.

*Bladzijde 170*

**Légende photo**

*Bladzijde 171*

**Légende photo**

*Bladzijde 172*

**Légende photo**

En zou alles beter zijn in 1991?

Dat hoopte iedereen in ieder geval wel. Maar in de herfst van 1990 kwam het nieuws dat er het jaar erop geen GP van België wegrace zou plaatsvinden. De wegracecommissie van de FIM eiste

een nieuwe toplaag in Francorchamps. En met het oog op de eerdere ervaringen met het Ardenner circuit besloot men dat de werken klaar moesten zijn vòòr 31 december 1990.

De recent gekozen voorzitter van de BMB, René Bruneel, liet weten dat de BMB niet de middelen had om te beloven dat de deadline gerespecteerd zou worden en dat men daarom verplicht was af te zien van de GP. Die GP was al die jaren voor de bond hemels manna geweest. Men hoopte nog dat er in 1991 wel een manche voor het wereldkampioenschap Superbike verreden kon worden, maar toen de GP werd geannuleerd was het te laat om nog een race voor de Superbikes op de internationale wedstrijdkalender op te nemen.

De enige troost was dat de 24 Uren van Luik, waarvan Ecclestone in 1990 eiste dat die afgelast werd, in 1991 wel doorgang kon vinden. Het zou dat jaar op Francorchamps het enige motorevenement van internationale allure zijn. Francorchamps blijft een mythisch circuit, maar het deed pijn om de grote motorevenementen die tellen voor de wereldkampioenschappen te zien verdwijnen.

Gelukkig was er tijdens die magere jaren DG Sport, dat de motoren op Spa-Francorchamps een warm hart toedroeg (en nog toedraagt). We komen daar verder nog uitgebreid op terug.

*Bladzijde 173*

### **België boven in de Grote Prijs van België**

**Meerdere Belgische coureurs en Belgische merken hebben op Francorchamps de Grote Prijs van België gewonnen.**

**Wat de rijders betreft hebben 11 landgenoten in totaal 14 overwinningen geboekt. Wat de merken betreft komen we aan 8 overwinningen verdeeld over 5 Belgische merken**

		<b>Belgische rijders</b>	<b>Belgische motoren</b>
<b>1921</b>	<b>350cc</b>	<b>Jean Kicken</b>	<b>Gillet</b>
<b>1922</b>	<b>500cc</b>	<b>Gaston Antoine</b>	<b>-</b>
	<b>350cc</b>	<b>-</b>	<b>Rush</b>
<b>1925</b>	<b>175cc</b>	<b>Nestor Vanneste</b>	<b>Ready</b>
<b>1926</b>	<b>175cc</b>	<b>René Milhoux</b>	<b>Ready</b>
<b>1928</b>	<b>350cc</b>	<b>J. Treborg</b>	<b>La Mondiale</b>
<b>1930</b>	<b>175cc</b>	<b>Yvan Goor</b>	<b>-</b>
	<b>250cc</b>	<b>-</b>	<b>Excelsior</b>
<b>1932</b>	<b>175cc</b>	<b>-</b>	<b>Excelsior</b>
<b>1933</b>	<b>175cc</b>	<b>Yvan Goor</b>	<b>-</b>
<b>1934</b>	<b>175cc</b>	<b>Yvan Goor</b>	<b>-</b>
<b>1935</b>	<b>175cc</b>	<b>Maurice Van Geert</b>	<b>Rush</b>
<b>1938</b>	<b>175cc</b>	<b>Léon Neumann</b>	<b>-</b>
<b>1947</b>	<b>Sidecar</b>	<b>Frans Vanderschrick</b>	<b>-</b>
<b>1948</b>	<b>Sidecars</b>	<b>Frans Vanderschrick</b>	<b>-</b>
<b>1975</b>	<b>50cc</b>	<b>Juliaan Van Zeebroeck</b>	<b>-</b>

Van de drie grote nationale merken (Saroléa, FN en Gillet) heeft enkel Gillet een overwinning op de palmares kunnen bijschrijven, terwijl vier minder bekende Belgische merken wel tot de winnaars van de Grand Prix van België op Francorchamps behoren.

*Bladzijde 175*

### **Hoofdstuk 3 : De 24 Uren van Luik**

*Bladzijde 176*

De Luikse Club AMC RAC Junior organiseerde in 1973 voor de eerste maal de 24 Uren van Luik op Spa-Francorchamps. De club achter die uithoudingsrace had de eerste twee edities op het Circuit Zolder verreden. De keuze voor het supersnelle circuit van Francorchamps zorgde wel voor enige bekommernis wat de veiligheid betrof, maar de critici werd de mond gesnoerd.

*Bladzijde 177*

**Légende photo**

*Bladzijde 178*

**Légende photo**

Tijdens de eerste edities op de baan van Spa verliep alles relatief goed. RAC Junior had ook alles in het werk gesteld om de veiligheid optimaal te maken. Men plaatste duizenden strobalen voor de vangrails (veilig voor autocoureurs, maar levensgevaarlijk voor motorcoureurs). Om de gevaren van de duisternis het hoofd te bieden, hing men in bepaalde bochten lichtslingers om die zo te markeren. Bovendien moest elke coureur tijdens de nachtelijke uren een buislamp aan de raceoverall dragen zodat hij gemakkelijker op te merken zou zijn in het struikgewas en gras, mocht hij van de baan zijn geraakt. In de loop der jaren kende de 24 Uren een wisselend succes.

*Bladzijde 179*

**Légende photo**

*Bladzijde 180*

**Légende photo**

In 1978 - het laatste jaar dat het grote, oude circuit gebruikt werd, kwamen 45 equipes aan de start, waarvan er slechts 15 aan de finish kwamen. Dat betekende dat er tijdens de laatste uren van de race qua spektakel nog maar weinig te beleven viel. Het betekende ook dat slechts 31% van de teams in de eindrangschikking stond. Die keer kende de race het hoogste aantal opgaven.

Nog enkele cijfers uit de statistieken: in 1995 waren er verhoudingsgewijs het minst aantal opgaven met 74% van de equipes (39 van de 53) die de eindstreep haalden, in 1975 waren er met 78 teams de meeste inschrijvingen en in 1993 met 40 teams het minst aantal starters.

In 1973 wonnen de Britten John en Charlie Williams op hun semi-fabrieks-Honda de eerste 24 Uren van Luik op Spa-Francorchamps. De twee Britten hadden wel dezelfde achternaam maar verder geen enkele familiale band. Daarentegen waren de op een BMW als derde geklasseerde Belgen, Jules en Charly Nies, wel familie: ze waren vader en zoon.

*Bladzijde 181*

In 1973 wonnen de Britten John en Charlie Williams op hun semi-fabrieks-Honda de eerste 24 Uren van Luik op Spa-Francorchamps. De twee Britten hadden wel dezelfde achternaam maar verder geen enkele familiale band.

*Bladzijde 182*

#### Légende photo

In 1974 was de Honda 860 cc van de Fransen Chemarin - Debrock de winnende motor voor de Kawasaki van het Frans-Zwitserse team Godier - Genoud. Jules Nies, die dat jaar samen met zijn andere zoon (Alain) aan de race deelnam, lag met een BMW 900 lang derde, maar moest aan het einde van de race door koppelingsproblemen terrein prijsgeven. Een jaar later was de regen weer eens van de partij: het regende praktisch zonder onderbreking vanaf de start zaterdag 16 uur tot zondagmiddag 12 uur. In die moeilijke omstandigheden wonnen de Fransen Ruiz en Huguet met een Japauto 1000, een Honda die door een Parijs team aangepast was voor de race.

*Bladzijde 183*

#### Légende photo

In 1976 domineerden Christian Léon en Jean-Claude Chemarin met hun fabrieks-Honda de race van begin tot einde. Ze wonnen niet alleen, maar vestigden ook een nieuw absoluut afstandsrecord: 4.447,800 kilometer met een gemiddelde snelheid van 185,325 kilometer per uur. Dat record zou nooit meer verbroken worden, in 1979 werd immers het nieuwe, kortere en bochtige circuit in gebruik genomen.

Jules Nies, die in 1976 opnieuw samen met zijn oudste zoon Charly aan de start kwam, pakte wederom een derde plaats, deze keer met een Japauto 1000.

*Bladzijde 184*

#### Légende photo

In 1977 leken Léon en Chemarin de beste papieren te hebben om nog een overwinning op hun conto bij te schrijven. Maar een val van Jean-Claude Chemarin in de snelle Blanchimont-bocht effende de weg voor Jacques Luc en Pierre Soulas, die de tweede fabrieks-Honda reden, om hun naam bij te schrijven op de erelijst van het evenement.

*Bladzijde 185*

#### Légende photo

In 1977 leken Léon en Chemarin de beste papieren te hebben om nog een overwinning op hun conto bij te schrijven. Maar een val van Jean-Claude Chemarin in de snelle Blanchimont-bocht effende de weg voor Jacques Luc en Pierre Soulas, die de tweede fabrieks-Honda reden, om hun naam bij te schrijven op de erelijst van het evenement. Christian Léon greep dan wel naast de zege, maar hij drukte toch zijn stempel op het evenement door een fabuleuze snelste ronde neer te zetten van meer dan 200 kilometer per uur (202,276 kilometer per uur om precies te zijn). Na een mooie inhaalrace behaalden Léon en Chemarin nog een dik verdiende tweede plaats.

*Bladzijde 186*

#### Légende photo

*Bladzijde 187*

#### Légende photo

### Verpletterende Franse overheersing

Vooraf Franse coureurs domineerden het endurance-racen en dat was ook het geval bij de 24 Uren van Luik. Op de erelijst van de dertig edities van die wedstrijd op Francorchamps staan 80 man, die equipes vormden met twee en later drie coureurs, als winnaars. En van die 80 waren er niet minder dan 50 Fransen.

Naast die Franse winnaars zijn er nog elf Belgen, tien Britten, drie Amerikanen, drie Zwitsers, een Portugees, een Italiaan en een Australiër die gewonnen hebben.

Enkele rijders hebben meerdere keren gewonnen. Jacques Luc won net als Christian Lavieille en Brian Morrison vier keer op Francorchamps. Vier coureurs brachten de race drie keer op hun naam: Jean-Claude Chemarin, Hervé Moineau, Alex Viera en Stéphane Mertens.

Die geciteerde winnaars zijn allemaal Frans, uitgezonderd de Brit Morrison en de Belg Mertens.

Wat de merken betreft: van de 30 edities hebben Honda en Suzuki er elk tien gewonnen, Kawasaki 6, D'Holda 2 en Japauto en Yamaha elk één.

*Bladzijde 188*

#### Légende photo

Jean D'Hollander met een grote glimlach op zijn gezicht gevat reageerde met: "Maar nee, die blauwe rook is juist goed. Dat wil zeggen dat er nog genoeg olie in het blok is. Als de motor niet meer rookt, dan pas zou ik me zorgen maken..."

*Bladzijde 189*

#### Légende photo

Verder naar de 24 Uren van 1978. In deze laatste editie op wat men al het 'oude circuit' noemde, bezetten de Fransman Jacques Luc en de Belg Jacky Buytaert met hun D'Holda 997 op de zondagmiddag de eerste plaats. Favorieten Léon en Chemarin hadden aan het einde van de nacht met mechanische problemen moeten opgeven. De D'Holda was een machine gebaseerd op een Honda en geprepareerd door wijlen Jean D'Hollander. D'Hollander was een toptuner, wat hem de bijnaam 'de tovenaer van Moerzeke' opleverde (Moerzeke is een kleine Vlaamse gemeente). D'Hollander was niet alleen een goed technicus maar had ook een groot gevoel voor humor.

Toen één uur voor het einde van de race de uitlaat van de D'Holda blauwe rook uitbraakte als de coureur terugschakelde, zei iemand hem: "Jean, de D'Holda rookt steeds meer. Ben je niet bezorgd?" Waarop Jean D'Hollander met een grote glimlach op zijn gezicht gevat reageerde met: "Maar nee, die blauwe rook is juist goed. Dat wil zeggen dat er nog genoeg olie in het blok is. Als de motor niet meer rookt, dan pas zou ik me zorgen maken..."

Het Frans-Belgische team won met de Belgische motor. De Kawasaki van het Franse duo Peyre - Maingret eindigde als tweede.

*Bladzijde 190*

#### Légende photo

1979 was een belangrijk jaar in de geschiedenis van de 24 Uren: voor de eerste maal werd de race verreden op het nieuwe circuit van Francorchamps. Na de tegenslag van de Grand Prix wegrace eerder dat jaar, was het circuit voorzien van een nieuwe toplaag. Maar de baan bleef gevaarlijk glad. Christian Léon en Jean-Claude Chemarin, het topduo van de uithoudingsraces in die tijd, besloten daarom niet te starten. Het duo Marc Fontan - Wolfgang Gierden sloot zich bij hen aan.

## Bladzijde 191

### Légende photo

Richard Hubin, die een equipe vormde met Christian Le Liard, leidde de race met een Kawasaki, maar moest met mechanische problemen opgeven. Zo kwamen Jacques Luc en Jacky Buytaert aan de leiding en wonnen net als het jaar ervoor met hun D'Holda.

Overigens kostte die tweede overwinning Jacky zijn baan: hij werkte bij de firma Moorkens, de Belgische Suzuki-importeur. Zijn werkgever kon het succes dat Buytaert behaalde met een motor van de concurrentie niet echt waarderen...

In 1980 zette de FIM het wereldkampioenschap uithoudingsraces op en de 24 Uren van Luik behoorden natuurlijk tot de evenementen die daarvoor telden.

Dat jaar kwam er bij het vallen van de avond mist opzetten in Francorchamps. Het zicht werd steeds beperkter. Klokslag 22 uur was het zicht bij Les Combes praktisch nul en werd de race stilgelegd. Nadat de mist opgetrokken was, ging de meute om 1 uur 36 weer van start. De race duurde daardoor iets meer dan 21 uur. En op basis van de samengetelde resultaten van de twee races wonnen de Fransen Moineau en Fontan met hun Honda voor de Kawasaki van Hubin en Huguet.

Na de race had men bij Honda twijfels over de conformiteit van de Kawasaki en diende men een protest in. Kawasaki van zijn kant diende daarop een klacht in tegen de winnende Honda. Na demontage van zowel de Honda als de Kawasaki bleken de motoren te voldoen aan de reglementen.

Richard Hubin, die bij de 24 Uren van Luik vaak bij de eersten behoorde, reed in 1981 met een fabrieks-Suzuki samen met Hervé Moineau. Ze gingen tot 7 uur in de ochtend aan de leiding, maar stopten toen met hun GSXR 1000 in de pits met een motor die maar op drie cilinders liep. De oorzaak was een gat in de zuiger. Dat betekende de opgave. Maar de overwinning ging toch naar Suzuki. Samin en Luc wonnen met de tweede fabrieks-Suzuki voor de Kawasaki van Roche - Lafond.

## Bladzijde 192

### Légende photo

Voor de start van de race in 1983 behoorden twee Belgische coureurs tot de favorieten: Didier de Radiguès (die een equipe vormde met Jacques Cornu en Thierry Espié op Kawasaki) en Richard Hubin (die samen met Hervé Moineau en Jean-Pierre Oudin op Suzuki reed).

In 1982 was Richard Hubin opnieuw een pechvogel. Dat jaar vormde hij met Hervé Moineau en Pierre-Etienne Samin een Suzuki-equipe (sinds 1982 mochten de teams uit drie coureurs bestaan). De Suzuki zakte echter naar de staart van het veld toen de pakking tussen het cilinderblok en het carter vervangen moest worden. De monteurs klaarden die gigantische klus in recordtijd. Daarna volgde een mooie inhaalrace die het team aan de finish de vierde plaats opleverde. Kawasaki profiteerde van de pech van Suzuki en boekte een een-twee overwinning: de equipe Chemarin - Cornu - Pellandini won voor de equipe Guilleux - Lafond - Dahne. De Belg Patrick de Radiguès en de Nederlander Johan van de Wal werden derde.

## Bladzijde 193

### Légende photo

Voor de start van de race in 1983 behoorden twee Belgische coureurs tot de favorieten: Didier de Radiguès (die een equipe vormde met Jacques Cornu en Thierry Espié op Kawasaki) en Richard Hubin (die samen met Hervé Moineau en Jean-Pierre Oudin op Suzuki reed). Het duel tussen de

twee teams draaide uit in het voordeel van Kawasaki: Didier de Radiguès pakte de overwinning terwijl Richard Hubin zich met zijn Suzuki tevreden moest stellen met de tweede plaats. Maar Hubin won aan het einde van het seizoen wél de endurance-wereldtitel!

*Bladzijde 194*

#### Légende photo

In 1984 werd de cilinderinhoud voor de enduranceracers van 1000 cc naar 750 cc gebracht. Honda was bij de 24 Uren van Luik de enige fabriek met een officieel team. Honda zette twee fabrieksmotoren in. Het Honda-team Bertin - Sarron - Gross had de leiding tot het in de nachtelijke uren de strijd moest staken na een val. Zo kwam het Suzuki-team Patrick de Radiguès en Jean-Pierre Oudin aan de leiding, maar ook dat werd slachtoffer van een val. De tweede fabrieks-Honda RS750, in handen van de Fransen Gérard Coudray, Patrick Ioga en Alex Viera, eindigde zo als winnaar.

*Bladzijde 195*

#### Légende photo

De 1985-editie van de 24 Uren van Luik was memorabel. Zoals zo vaak in Francorchamps begon er zich 's avonds mist te vormen. De mist verspreidde zich en werd alsmaar dichter. Richard Hubin, nog steeds trouw aan Suzuki, profiteerde van die zware weersomstandigheden om nu de overwinning die hem al jaren steeds leek te ontglippen, te pakken. Richard legde iedereen zijn wil op.

Hoe hij dat deed? Dat legt hij zelf uit (zie kader).

Toen tegen middernacht de race geneutraliseerd werd en de pace-car de baan op kwam, had de Suzuki van Hubin - Moineau - Oudin twee ronden voorsprong op de eerste achtervolgers. De pace-car drukte tot 2.30 uur de snelheid van de motoren. Op dat moment werd de race uiteindelijk stilgelegd. De wedstrijd werd om 10.15 uur hervat en de finishvlag viel pas om 17.45 uur in plaats van om 16.00 uur, zoals gebruikelijk.

Op die manier kwam men aan een race van 18 uur, het minimum dat de FIM vereiste om voor een 24-uurs wedstrijd dubbele punten voor het kampioenschap te kunnen geven.

Het werd dus in deze gedenkwaardige race een overwinning voor Suzuki (Hubin-Moineau-Oudin) voor twee Honda's RVF750 (niet meer zoals in voorgaande jaren een vier-in-lijn motor maar een viercilinder-V-motor).

*Bladzijde 196*

#### Légende photo

### Richard Hubin: coureur in de mist

Richard Hubin is een van de Belgische coureurs die de 24 Uren van Luik gemarkeerd heeft gedurende zijn 15 deelnames, van 1976 tot en met 1991. Hij was vaak verwickeld in de strijd om de overwinning en uiteindelijk heeft hij twee keer die endurance-race op Francorchamps op zijn naam kunnen brengen. De oude rot in het endurance-racen heeft op het oude en het nieuwe circuit kunnen rijden. Op de vraag of hij niet bang was om 's nachts op het oude, zeer snelle circuit te rijden, wikt hij zijn woorden. **“Uiteindelijk heb ik weinig 's nachts op het grote circuit gereden,”** legt Richard uit. **“Enkel tijdens trainingen op een niet zo'n snelle Norton. Die motor was ook niet de meest betrouwbare want in de race haalden we niet eens de nacht! Daar heb ik geen goede herinneringen aan.”**

Maar de 24 Uren van Luik - en meer bepaald die van 1985 - hebben hem legendarisch gemaakt: Richard Hubin is vaak 'de man van de mist' genoemd. "Dat legendarische is een beetje overdreven," zegt de man uit Verviers. "Op het moment dat de mist opkwam, zat ik in mijn ritme en daarom kon ik zo snel zijn. Toen ik de motor weer overnam, begon het zicht slechter te worden. Maar ik had mijn referentiepunten. Ik kon mijn tempo aanhouden en toen het zicht beetje bij beetje verder verslechterde, reed ik wat langzamer, maar niet veel langzamer. Trouwens, de Fransman Christian Le Liard, die zowat op hetzelfde moment als ik een rijderswissel deed, zat in hetzelfde ritme en reed ongeveer dezelfde rondetijden als ik. Aan het einde van mijn rijbeurt, zag ik de fabrieks-Honda uit de pits komen en ben ik die gepasseerd."

*Bladzijde 197*

#### Légende photo

Ik had nog vier ronden te rijden en vòòr ik de pits inging, had ik hem nog eens gepasseerd. Met andere woorden: ik had op vier ronden de fabrieks-Honda gedubbeld. Ik tankte en zei toen dat ik bleef rijden, want als een ander het stuur had moeten overnemen, zou hij langzamer zijn geweest. Uiteindelijk is de race geneutraliseerd. Dat was een goede zaak, omdat het steeds gevaarlijker werd. En die neutralisatie kwam mij goed uit, want op dat moment had ik twee ronden voorsprong."

Op de vraag of het niet te eng was om zonder goed zicht te blijven racen, antwoordde Richard Hubin: "Nee, want ik zat in mijn ritme. Als ik voor een bocht remde bij het bord '200 meter', deed ik dat steeds op dezelfde plaats. Het verschil was, dat in plaats van dat bord al van ver te zien, je het nu pas enkele honderden meters van tevoren zag. Mijn grootste angst was eerlijk gezegd het grote snelheidsverschil tussen mij en een aantal andere rijders. Zeker als ik een langzamere rijder naderde van wiens motor het rode achterlicht kapot was. Dat kwam meermaals voor."

Die race in 1985 eindigde zo in een overwinning voor de Belg Richard Hubin, die een team vormde met de Fransen Hervé Moineau en Jean-Pierre Oudin.

Twee jaar later won hij opnieuw de 24 Uren van Luik, opnieuw met Suzuki maar nu in een 100% Belgisch team.

"Ik had een principiële afspraak met het sigarettenmerk Johnson dat ons echt wilde helpen. Maar Johnson sponsorde ook al de Kawasaki van het team Van Vaerenberg - De Donker - Ramon dat een uitstekend seizoen 1987 achter de rug had. Johnson liet me toen weten dat men spijtig genoeg alles op de Kawa moest inzetten. Ik zat dus enkele weken voor de 24 Uren zonder budget. Ik ben naar Jan De Vries, de verantwoordelijke van Suzuki in België, gestapt en Jan stemde erin toe ons financieel te helpen. Maar wel op voorwaarde dat de Suzuki gereden zou worden door een Waal, een Brusselaar en een Vlaming. Ik had een team samengesteld met Michel Siméon en Michel Simul. De Waal was oké, dat was ik. De Brusselaar was ook oké: Siméon. Maar er was op dat moment geen Vlaamse coureur beschikbaar. Uiteindelijk heeft De Vries toch ingestemd met Michel Simul, een jonge rijder die, net als Michel Siméon trouwens, een uitstekende race gereden heeft. En onze Suzuki was fantastisch geprepareerd door wijlen Jean-Louis Collard."

Richard Hubin won twee keer met Suzuki. En hij werd drie keer tweede in de 24 Uren: een keer met Suzuki, een keer met Honda en een keer met Kawasaki. Een echte 'huurling' bij wijze van spreken...

*Bladzijde 198*

#### Légende photo



Toen tegen middernacht de race geneutraliseerd werd en de pace-car de baan op kwam, had de Suzuki van Hubin - Moineau - Oudin twee ronden voorsprong op de eerste achtervolgers. De pace-car drukte tot 2.30 uur de snelheid van de motoren. Op dat moment werd de race uiteindelijk stilgelegd.

*Bladzijde 199*

**Légende photo**

In 1986 pakte Honda met de V4's de dubbel. Op de eerste plaats eindigde die van Coudray - Viera - logia en op de tweede plaats die van Battistini en Espié deze keer bijgestaan door.... Richard Hubin.

*Bladzijde 200*

**Légende photo**

België boven in 1987. Dat jaar ging de overwinning naar drie Belgische coureurs op een Suzuki geprepareerd door Jean-Louis Collard, een Belgische garagist uit Olne, een gemeente tussen Luik en Verviers. Maar daar bleef het niet bij voor de Belgen: op de tweede plaats kwam de Kawasaki gereden door drie andere Belgen: Van Vaerenbergh - De Doncker - Ramon. De verdeling van de ereplaatsen van de 24 Uren van Luik 1987 was perfect voor dit kleine land met zijn drie regio's waar nooit iets gemakkelijk lijkt te gaan: twee Walen en een Brusselaar op de Suzuki en twee Vlamingen en een Brusselaar op de Kawasaki. In de geschiedenis van de 24 Uren van Luik was dat de eerste en enige keer dat de overwinning van een 100% Belgisch team gevierd kon worden.

*Bladzijde 201*

**Légende photo**

*Bladzijde 202*

**Légende photo**

Eigenlijk had deze race niet plaats kunnen vinden, want meneer Bernie Ecclestone liet niet toe dat er eender welke race gereden zou worden in de maand voorafgaand aan de Grote Prijs Formule 1.

*Bladzijde 203*

**Légende photo**

Voor de editie 1988 vormde Richard Hubin een nieuw Belgisch team. Deze keer reed hij samen met Michel Simul en Michel Steven de race met een Kawasaki en eindigde derde achter een Suzuki en een Honda. In 1989 liet een andere Belgische coureur van naam van zich horen: Stéphane Mertens. Samen met de Fransman Viera en de Brit Burnett won hij in het zadel van een Honda RVF750. Eigenlijk had deze race niet plaats kunnen vinden, want meneer Bernie Ecclestone liet niet toe dat er eender welke race gereden zou worden in de maand voorafgaand aan de Grote Prijs Formule 1. Voor 1989 konden de organisatoren nog een uitzondering krijgen, maar dat was niet meer het geval voor 1990. Dus dat jaar geen 24 Uurs-race voor motoren op Francorchamps.

*Bladzijde 204*

**Légende photo**

*Bladzijde 205*

**Légende photo**

In 1991 waren de 24 Uren van Luik weer terug en Stéphane Mertens pikte weer aan met een overwinning, deze keer in het zadel van een Suzuki samen met de Fransen Dominique Sarron en Christian Lavieille. De meeste tijd was de regen van de partij.

In die periode was het 'mooiste circuit ter wereld' door de FIM niet meer gehomologeerd voor de Grote Prijs wegracen, maar nog wel voor het wereldkampioenschap endurance. Gedurende die jaren waren de 24 Uren van Luik het enige motorevenement van wereldniveau dat zijn plaats behouden had op dat mooiste circuit ter wereld.

*Bladzijde 206*

#### Légende photo

In 1995 reed Stéphane Mertens samen met Michel Siméon en Jean-Michel Mattioli met een Honda RC45 en won. Mertens is daarmee de enige Belg die drie keer de 24 Uren van Luik heeft weten te winnen. En - als kers op de taart - dat jaar werd hij ook wereldkampioen endurance samen met Mattioli.

*Bladzijde 207*

#### Légende photo

De jaren gingen voorbij en de 24 Uren hielden stand. En soms waren er sappige anekdotes. In 1997 bijvoorbeeld crashte de fabrieks-Suzuki al in het begin en kon pas op de laatste plaats de wedstrijd vervolgen. Dat weerhield het team Gomez - Polen - Coste er niet van iedereen in te halen en alsnog de race te winnen. Een jaar later speelde zich ongeveer hetzelfde af, maar nu met het team Lavieille - Polen - Coste nu met een Honda. Na de opwarmronde moest de hoofdremcilinder vervangen worden. Het team startte vanuit de pits op het moment dat de andere equipes al anderhalve ronde gereden hadden. Het Honda-team veroverde de leiding, verloor die weer door een val, maar won uiteindelijk toch de race.

*Bladzijde 208*

#### Légende photo

In 2000 was er een eerste succes voor Yamaha in de Belgische wedstrijd voor het wereldkampioenschap. En in 2001 was er een nieuwe verandering met de terugkeer van de 1000 cc'ers in de races. Voortaan zouden de 750 cc Superbikes strijden om het 'klassieke' wereldkampioenschap endurance, terwijl de Superproductions (standaardmotoren tot 1000 cc) de strijd zouden aangaan voor de 'Coupe du Monde d'Endurance'. In 2001 won een Suzuki 1000 de race op Francorchamps.

In die periode nam een nieuwe promotor de organisatie van het wereldkampioenschap over. Die stelde steeds hogere en duurdere eisen. De organisatoren van de 24 Uren van Luik besloten daarom in 2002 uit het wereldkampioenschap te stappen en samen met de 24 Uren van Le Mans en de Bol d'Or de 'Master of Endurance' op te zetten. In 2003 werd die ook verreden op Francorchamps en net als de twee voorgaande jaren was de overwinning voor een Suzuki 1000.

Voor 2004 waren er conform de wens van de FIM verbeteringswerken aan het circuit voorzien om zo de homologatie voor races om het wereldkampioenschap endurance te behouden. Maar dat is er nog steeds niet van gekomen en de RAC Junior zag zich gedwongen de handdoek in de ring te gooien. Een twintigtal jaar later wachten we nog altijd op de 33-ste editie van de 24 Uren van Luik... Er zijn echter belangrijke aanpassingen aangekondigd en ons wordt beloofd dat het snel zal veranderen op Francorchamps.

*Bladzijde 209*

#### Légende photo

## Records

Op het oude circuit heeft Christian Léon met een fabrieks-Honda RCB997 in 1977 de snelste ronde gereden in 4 minuten 11,3 seconden met een fantastisch gemiddelde van 202,276 kilometer per uur.

Het jaar ervoor hadden Christian Léon en Jean-Claude Chemarin met een Honda RCB941 al het afstandsrecord verbroken: 4.447,800 kilometer met een gemiddelde van 185,325 kilometer per uur.

De snelheden waren op het nieuwe, ingekorte circuit aanmerkelijk lager. De snelste ronde daar werd in 2002 opgetekend voor de equipe Mertens - Nowland - Jerman (Suzuki GSXR 1000) in 2 minuten 28,793 seconden met een gemiddelde snelheid van 168,589 kilometer per uur. Het afstandsrecord op de nieuwe omloop is in handen van de equipe Gomez - Polen - Goddar met een Suzuki: 3.769,688 kilometer met een gemiddelde snelheid van 157,070 kilometer per uur. Dat was in 1997.

*Bladzijde 211*

## Hoofdstuck 4 : Van de Bikers' Days naar de Bikers Classics

*Bladzijde 212*

Légende photo

*Bladzijde 213*

Légende photo

De laatste Grote Prijs wegrace voor motoren op het circuit van Francorchamps werd gehouden in 1990. De laatste 24 Uren van Luik op Francorchamps werden gehouden in 2003. Daarmee kwam een einde aan de grote internationale races voor motoren op het circuit, dat - in het kader van de regionaliseringspolitiek - van een nationaal naar een regionaal (dus Waals) statuut overging.

En toch... sinds de grote internationale wedstrijden niet meer op Francorchamps verreden worden, hebben paradoxaal genoeg nog nooit zoveel Belgische en buitenlandse motorrijders op de Ardense piste kunnen rijden. Dat is te danken aan het bedrijf DG Sport, opgericht door Christian Jupsin. Sinds het verdwijnen van de 24 Uren van Luik staat DG Sport (1) aan de basis van alle motoractiviteiten op het Ardenner circuit.

De verantwoordelijken van het circuit (maar niet allemaal) zagen motoren veelal (en ook weer niet altijd) als een 'quantité négligeable', als een activiteit in de marge. Die houding is waarschijnlijk gegroeid tussen de twee wereldoorlogen in, toen men zag dat het publiek dat motorraces bijwoonde sterk verschilde van het 'luxe publiek' dat naar de autoraces trok. Men meed een beetje de motor, maar kwam er snel op terug wegens het succes bij de liefhebbers.

*Bladzijde 214*

Légende photo

In de jaren die dichterbij de onze liggen - die van het nieuwe traject dat in 1979 in gebruik genomen werd - lag de relatieve desinteresse voor de gemotoriseerde tweewielers aan de basis van een zekere verwaarlozing van de veiligheidsvoorzieningen. Die voorzieningen waren nochtans onontbeerlijk om een homologatie door de Fédération Internationale de Motocyclisme te verkrijgen. Je kunt je erover blijven verbazen en je kunt dat gebrek aan interesse kleingeestig vinden, toch is het een feit dat het circuit een constante evolutie kent, dat er op Francorchamps veel werkzaamheden verricht zijn en dat er grote investeringen zijn gedaan om in de gunst van de hoge pieten van de Formule 1 te blijven.

Het motorpubliek mocht dan soms teleurgesteld zijn over de manier waarop het behandeld werd tijdens de Grand Prix, het waren niet altijd lieverdjes. De ontevredenen gaven soms blijk van hooliganisme op en rond het circuit tijdens de nacht voor de races. In 1979 met name gingen grote aantallen strobalen in rook op. Misschien leuk voor degenen die er de brand in staken, maar minder leuk voor de organisatoren die direct alles weer in orde moesten brengen.

Nat het verdwijnen van de races - vooral van de Grote Prijs - waren er toch nog motoractiviteiten.

De verantwoordelijken van DG Sport zagen in 1998 dat er vooral in Duitsland en Italië voor motorrijders 'vrij-rijden'-dagen werden georganiseerd. Die leken goed te werken.

*Bladzijde 215*

#### Légende photo

En in België, dat kleine land dat over het grote Francorchamps beschikte, bestonden die nog niet.

Met dat gegeven in het achterhoofd vond op 11 april 1999 de eerste **Bikers'Days** op Spa-Francorchamps plaats. Elke motorrijder kon er zich voor inschrijven en zo deelnemen aan meerdere sessies vrij-rijden. Tegenwoordig is dat gemeengoed, maar indertijd was het uitzonderlijk dat eenieder de mogelijkheid kreeg om te rijden op Francorchamps, wat men het mooiste circuit ter wereld noemt. Die eerste Bikers' Day werd op poten gezet door Christian Jupsin die voor die gelegenheid een samenwerking aanging met Roger Kockelmann, een motordealer in Francorchamps. Balans van die operatie: een succes wat betreft het aantal deelnemers die in het zadel van hun eigen motor op het circuit konden rijden, maar een kleine catastrofe financieel gezien met een verlies van 600.000 BF (15.000 euro, n.v.d.a.).

"Voor mij betekende dat toen veel geld," geeft Jupsin toe. En na die eerste ervaring zei Roger Kockelmann dat "...evenementen niet mijn ding waren."

Maar voor Christian Jupsin daarentegen waren evenementen juist wel zijn ding. Hij besloot dergelijke vrij-rijden-dagen alleen verder te zetten. Zo breidde hij voor het tweede jaar - profiterend van een ruimere voorbereidingstijd - de organisatie uit naar twee dagen. Er kwam een website en Jupsin verbeterde de communicatie en vergemakkelijkte de inschrijvingen.

*Bladzijde 216*

#### Légende photo

Het geheel kreeg vorm onder de hoede van DG Sport. De activiteiten werden verder ontwikkeld en het aantal vrij-rijden-dagen nam toe om tot dertig dagen in de topjaren te komen. En het aantal mensen die op het circuit wilden rijden, nam voortdurend toe. Een verklaring daarvoor is een mentaliteitswijziging bij de motorrijders. Aanvankelijk waren ze wat aarzelend wat het circuit-rijden betrof. Ze hadden er wat angst voor. Maar beetje bij beetje vonden steeds meer mensen dat rijden op een circuit minder gevaarlijk was dan rijden op de openbare weg.

DG Sport heeft meegesurft op die mentaliteitswijziging en trok meer en meer deelnemers. De Belgische importeurs verleenden hun medewerking aan de Bikers' Days omdat ze toen nog veel supersportmodellen verkochten, motoren waarvan je het volle vermogen steeds minder makkelijk kon benutten op de gewone weg.

Vandaag de dag is de markt voor dergelijke supersportmotoren sterk gekrompen. Dat is ook te begrijpen: die motoren worden steeds sportiever en krachtiger terwijl tezelfdertijd de snelheidsbeperkingen steeds strenger worden en de snelheidscontroles constant toenemen.

*Bladzijde 217*

#### Légende photo

**Légende photo**

Een niet onaanzienlijk deel van die supersportmotoren wordt nu gekocht om op het circuit te rijden in plaats van op de weg. En het is ook zo dat die motoren zo krachtig zijn geworden dat ze perfect aangepast zijn aan het gebruik op een circuit.

Intussen hebben duizenden motorrijders (en ook tientallen motorrijdsters) de weg naar Francorchamps gevonden om er op het circuit te rijden, het steeds beter te leren kennen en het steeds meer te waarderen.

Met de Bikers' Days heeft men een nieuwe manier gevonden van het beoefenen van de motorsport. Ze hebben een groot aantal motorrijders toegelaten om 'als een motorcoureur' te rijden zonder de lasten en de gevaren van een wedstrijd te ondergaan. De vrij-rijden-dagen brengen de deelnemers dan wel geen glorie, ze laten hen wel toe zich te laten gaan en zich te bekwamen in het rijden met hoge snelheden zonder de risico's die je neemt als je voor een goede plek in een race strijdt.

Voortbordurend op dat succes is DG Sport met de Bikers' Days ook over de grenzen gegaan. De amateur-coureurs hebben kunnen proeven van het plezier van het rijden op de mooiste circuits ter wereld. Bikers' Days zijn inmiddels al gehouden op circuits als Valencia, Barcelona, Mugello, Misano, Le Mans, zelfs Sepang in Maleisië en Philip Island in Australië. En voor de nabije toekomst staat Laguna Seca in Californië met zijn beroemde 'corkscrew' op het programma. Een garantie voor mooie herinneringen voor elke deelnemer. En na die mooie ervaringen elders, zijn de rijders én de organisatoren altijd weer blij om terug te keren naar Spa-Francorchamps.

In de beginjaren van de Bikers' Days stelden de organisatoren vast dat er bij de deelnemers aan die dagen een grote vraag naar begeleiding en advies was. Veel motorrijders wilden leren om op een veilige manier snel te rijden.

**Légende photo**

Vandaar het op poten zetten van de Bikers' School, een raceschool. Die nieuwe activiteit is opgezet om aan die vraag te beantwoorden. Vanaf het begin ondersteunden Honda en Michelin die 'raceschool'.

En bij DG Sport waren er ideeën genoeg. Bijvoorbeeld toen men zag dat bijeenkomsten rond klassieke voertuigen een mooi succes kenden in de autowereld. In de wereld van de gemotoriseerde tweewielers was dat echter minder het geval.

De nostalgisch ingestelde Engelsen hebben altijd al een grote belangstelling gehad voor alles wat oud is. Ook voor oude motorfietsen. Bijeenkomsten op diverse circuits zijn al lange tijd gemeengoed op de Britse eilanden. Maar op het Europese vasteland waren treffens van klassieke motoren op circuits eerder zeldzaam. Eind vorige eeuw was het meest bekende evenement voor klassieke (race-)motoren 'Les Coupes Moto Légende' in Frankrijk. Dat was daar een groot succes. Het werd aanvankelijk gehouden op het circuit van Montlhéry, vlak bij Parijs. Met die wetenschap in het achterhoofd lanceerde DG Sport de Bikers' Classics. Waar? Natuurlijk op Spa-Francorchamps!

Om het project goed vorm te kunnen geven werd het circuit van Francorchamps vastgelegd voor het eerste weekend van juli 2003. Een datum die niet zonder betekenis was: tijdens het eerste weekend van juli had in het verleden immers traditioneel de GP van België wegrace voor motoren plaats. Het idee was om op Francorchamps een groot motorevenement te creëren, waar de goede oude tijd zou herleven.

Vanaf het begin waren de Bikers' Classics een treffen voor liefhebbers van klassieke racemotoren.

*Bladzijde 220*

**Légende photo**

*Bladzijde 221*

**Légende photo**

Je kon er de machines in het rennerskwartier bewonderen maar ze ook zien én horen als er enkele ronden mee op het circuit werd gereden. Veel van de oude motoren kwamen uit collecties van gepassioneerde verzamelaars en in de loop der jaren kwamen ook steeds meer van de oudkampioenen terug naar Francorchamps voor de Bikers' Classics om weer plaats te nemen in het zadel van die racemotoren .

Bij die eerste editie van de Bikers' Classics in 2003 waren er zo'n 300 deelnemers, onder wie veel buitenlanders. En het was een schot in de roos.

Christian Jupsin stond de zondagavond van dat eerste evenement in de buurt van l'Eau Rouge en de Engelsen die het rennerskwartier daar verlieten, riepen hem toe 'Thank you and see you next year' ('Bedankt en tot volgend jaar').

Er stond toen nog niets vast over de toekomst van het evenement, maar die Britten lieten al weten terug te komen voor de volgende editie! "Die woorden van die Engelsen deden me goed," zegt Christian Jupsin. "Op dat moment had ik door dat we met de Bikers' Classics iets gelanceerd hadden dat zou werken."

De ploeg van DG Sport zette zich zonder dralen aan het werk om de editie van het jaar erop voor te bereiden. Het zou er een worden voor het 'grote publiek'. Men contacteerde Ferry Brouwer, de Nederlander die een grote carrière achter de rug had als racemonteur van onder anderen Phil Read en Jarno Saarinen. Na zijn loopbaan in de racewereld werd hij importeur van Arai-helmen voor Europa. Ferry Brouwer kende veel rijders en was nog altijd in contact met hen via Arai. Bovendien had hij in 1998 een soortgelijk evenement georganiseerd: de Centennial TT op het circuit van Assen. Maar na die eerste contacten was de Nederlander terughoudend. Hij vond dat hij al te veel tijd en geld geïnvesteerd had in 'Assen'. Hij wilde niet nog eens zo'n avontuur - maar dan in Francorchamps - aangaan. De mensen van DG Sport moeten toch een zekere overtuigingskracht hebben gehad, want de hoofdsponsor van die tweede 'Bikers' Classics' was Arai! En Ferry Brouwer zette zich mee in om van die tweede editie een groot succes te maken.

Het kan niet genoeg herhaald worden hoeveel contacten en vrienden Ferry Brouwer had in de racewereld. Zo zorgde de Nederlander ervoor dat bij de tweede editie van de Bikers' Classics beroemde coureurs als Kevin Schwantz, Randy Mamola en Freddie Spencer naar Francorchamps kwamen.

*Bladzijde 222*

**Légende photo**

*Bladzijde 223*

**Légende photo**

*Bladzijde 224*

**Légende photo**

*Bladzijde 225*

Dat had een sneeuwbaaleffect. Omdat de supersterren van weleer aan de Bikers' Classics deelnamen, verzamelden zich vanaf die tweede editie veel bezoekers langs het circuit en slenterden ze ook door het rennerskwartier om de vedetten van toen - die nog altijd een plaats in hun geheugen hadden - te zien. Jaar na jaar herhaalde zich dat succes. Een indrukwekkend aantal oud-wereldkampioenen heeft aan één of meerdere edities deelgenomen. En naast de drie eerdergenoemde Amerikanen was natuurlijk ook vijftienvoudig wereldkampioen 350 en 500 cc Giacomo Agostini aanwezig. Agostini was meerdere keren in hetzelfde jaar kampioen in de 350 én in de 500 cc klasse. Dat kan met de huidige reglementen niet meer. Elke rijder mag immers maar in één categorie uitkomen.

Er kwamen veel (wereld-)kampioenen van weleer terug naar Francorchamps. We kunnen ze niet allemaal opnoemen maar de beroemdste waren na 'grandissime' Giacomo Agostini onder anderen Jim Redman, Phil Read, John Surtees, Freddie Spencer, Randy Mamola, Kevin Schwantz, Steve Baker, Ralph Bryans, Rodney Gould, Mario Lega, Dieter Braun, Carlos Lavado en Hugh Anderson. En laten we de Nederlanders Jan de Vries (helaas gestorven in januari 2021) en Henk Van Kessel niet vergeten, wier 50 cc Van Veen-Kreidler's (echte juweeltjes) niet onopgemerkt bleven bij de terugkeer naar de Ardennen. Toen in 2019 de Superbikes van de jaren tachtig en negentig deel uitmaakten van de Bikers' Classics waren ook van dat kampioenschap meerdere rijders van naam (en niet de minsten) aanwezig.

*Bladzijde 226*

**Légende photo**

*Bladzijde 228*

Vier van hen wonnen een of meerdere titels bij de Superbikes: Fred Merkel, Carl Fogarty, Raymond Roche en Doug Polen. En bij de kampioenen die je tijdens de Bikers' Classics kon tegenkomen, waren ook degenen die de titel in de 'endurance'-racerij gewonnen hebben: de Belgen Richard Hubin en Stéphane Mertens.

Andere Belgische toppers waren twee oud-GP-winnaars: Juliaan Van Zeebroeck (50 cc in 1975) en Didier de Radiguès (250 cc in 1983).

Voor de toeschouwers, van wie er velen in het verleden een of meerdere Grote Prijzen wegrace op Francorchamps hadden bijgewoond, was het dé gelegenheid om de kampioenen van toen nog eens op het circuit te kunnen zien. Tijdens de Bikers' Classics konden (en kunnen) ze ook elk jaar weer een veelvoud aan klassieke racemotoren bewonderen, van eenvoudige, strakke motoren tot hypergesofisticeerde multcilinders (zoals ze die nu niet meer maken). Wie tegenwoordig een racemotor bouwt, moet tamelijk strikte regels volgen, zoals maximaal zes versnellingen (voor alle klassen) en maximaal vier cilinders voor de motoren in de koninginneklasse (de MotoGP).

*Bladzijde 229*

**Légende photo**

Voor de liefhebbers van mooie techniek zijn de Bikers' Classics dan ook een 'must'. De motoren van nu - hoe krachtig ze ook zijn - halen het niet vergeleken bij de 50 cc tweecilinders met 14 versnellingen, de 125 cc viercilinder tweetakten, de 250 cc vier- en zescilinder viertakten of nog de drie-, vier- en zelfs achtcilinderracers die de Italianen gemaakt hebben voor de races in de koninginneklasse. Ze nog eens zien is fantastisch en ze nog eens horen draaien is extatisch!

*Bladzijde 230*

**Légende photo**

*Bladzijde 231*

### Légende photo

Om nog meer te kunnen bieden, organiseerde het Bikers' Days-team ook enkele races: zoals wedstrijden over 500 kilometer of 8-uurs-wedstrijden (later 6 Uurs-races).

Het zou mooi geweest zijn als er sinds de eeuwwende meer motorraces op het circuit van Francorchamps georganiseerd hadden kunnen worden. Maar dat is niet mogelijk omdat de huur van het circuit een grote investering vergt en die huurprijs is in de afgelopen jaren nog sterk gestegen. Bij autoraces vinden de deelnemers het normaal dat ze een hoog inschrijvingsgeld betalen en zo een aanzienlijke bijdrage leveren in de investering in het gebodene. In de motorwereld zijn de deelnemers minder geneigd om hun portefeuille te trekken....

De Bikers' Days en de Bikers' Classics - met daarnaast ook nog de Bikers' School - hebben een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van Francorchamps. De organisaties hebben het contact behouden tussen een belangrijk publiek van motorliefhebbers en het mythische circuit van Spa-Francorchamps. De voorbije twee decennia hebben die de boodschap overgebracht dat, mocht er al sprake zijn van een verwijdering tussen Francorchamps en de motorsport, het niet om een definitieve verwijdering gaat.

- (1) DG Sport NV is een bedrijf waarvan de sociale zetel gevestigd is in Theux. DG Sport is met expansies en met zusterbedrijven sinds 1999 actief in de organisatie van alle motorsportactiviteiten die op Francorchamps plaatsvinden. De activiteiten zijn inmiddels ook uitgebreid naar het domein van de autosport.

[www.dgsport.eu](http://www.dgsport.eu)

*Bladzijde 233*

### **Hoofdstuck 5 : Francorchamps vandaag**

*Bladzijde 234*

### Légende photo

*Bladzijde 235*

Spa-Francorchamps is vooral ook een autoracecircuit. Sinds een eeuw zijn er grote nationale en internationale wedstrijden te beleven geweest, met als topper natuurlijk de Grote Prijs van België Formule 1. Juist voor die F1 is in 1995, toen de motoren wat op de achtergrond raakten, de bocht van de Raidillon aangepast. Het verloop ervan is belangrijk. Het hellingspercentage is nog altijd 18% maar de radius van de bocht is vergroot door de bocht aan de binnenkant naar rechts te verbreden. Dat maakt de bocht minder scherp en ook sneller. Het doel was vooral om ruimte te winnen aan de linkerkant voor een uitloop met het oog op de veiligheid.

Wat de gemotoriseerde tweewielers betreft, zijn er op Spa-Francorchamps naast de Grote Prijs en de 24 Uren van Luik, verschillende evenementen geweest. Dat begon, zoals eerder al vermeld, in de jaren dertig met de Belgische kampioenschappen wegrace enkele weken voor de Grote Prijs.

Sindsdien werden nog enkele nationale races georganiseerd. De races die we vooral blijven herinneren zijn die van World Superbike, die - in het kader van het wereldkampioenschap SBK - Francorchamps aandeden in mei 1992. Het was een beetje een alternatief voor de Grote Prijs, die niet meer verreden werd. Het Ardenner circuit verloor de homologatie voor races op het hoogste niveau, maar mocht nog wel de Superbikes ontvangen. Door een wedstrijd te houden voor die spectaculaire motoren kon men de schade wat beperken.



De Superbikes reden twee manches. De Australiër Rob Phillis won met zijn Kawasaki de eerste race. De Amerikaan Doug Polen pakte met zijn Ducati de zege in de tweede race. Aan het einde van het seizoen werd de Amerikaan tot wereldkampioen gekroond.

De Superbikes waren in 1992 snel, maar toch iets minder snel dan de 500 cc-motoren in de Grote Prijzen van die tijd. Op 'het mooiste circuit van de wereld' zette Polen op zijn Ducati een snelste ronde neer van 2 minuten en 29,89 seconden, met een gemiddelde snelheid van 166,682 kilometer per uur.

*Bladzijde 236*

#### Légende photo

Tijdens de laatste Grote Prijs die op Francorchamps verreden werd in 1990 was de baan nooit echt droog en daarom moeten we teruggaan naar 1989 om een vergelijking te maken. In dat jaar zette Kevin Schwantz (Suzuki) een nieuwe recordtijd op de klokken van 2 minuten en 26,11 seconden, wat neerkomt op een gemiddelde snelheid van 170,994 kilometer per uur. De 500 cc'ers waren dus drie seconden per ronde sneller. De Belg Stéphane Mertens eindigde in die Superbike-confrontatie op Francorchamps op een tweede en een zesde plaats. Maar de Belgische held van de dag was Laurent Naveau die deelnam aan de 250 cc-race van het bijprogramma: hij won tegen de verwachtingen in die wedstrijd.

Op en rond het circuit van Spa-Francorchamps is er nog plaats geweest voor andere motorsportdisciplines.

Op initiatief van wijlen Georges Jobé was er eerst een trainingsterrein voor motorcrosses bij het competentiecentrum Campus Francorchamps en de gelijknamige bocht. Daarna kwam er een volledig nieuw motorcrosscircuit op het ontboste terrein tegenover de nieuwe pitsstraat van de Formule 1. In 2000 werd daar een Grote Prijs gereden die meetelde voor het wereldkampioenschap motorcross in de 125, 250 en 500 cc klassen (de categorieën destijds).

Ten slotte waren er op het kartcircuit wedstrijden in de nieuwe Supermoto-discipline (een combinatie van motorcross en wegrace) die eind vorige eeuw opgang maakte.

*Bladzijde 237*

#### Légende photo

En ook de wielrenners deden Francorchamps aan met in 2017 een etappe van de Tour de France, waarin zij de Raidillon moesten beklimmen. Maar het DNA van Francorchamps is toch vooral het echte racen. En met zijn extreem snelle bochten is het zeker geen circuit voor 'broekventen'. Toen er afscheid genomen moest worden van de helft van het oude tracé om een nieuw circuit te bouwen, heeft men bij de constructie van dat nieuwe Francorchamps de geest van het oude stratencircuit weten te behouden.

Daarover spraken we met een kenner: Stéphane Mertens. Als een wat oudere coureur (hij is geboren in 1959) is hij toch nog te jong om op het oude stratencircuit gereden te hebben. Maar de huidige omloop kent hij bijzonder goed. Hij heeft er Grote Prijzen en Superbike-races gereden en niet te vergeten: hij heeft er drie keer de 24 Uren van Luik gewonnen.

*Bladzijde 238*

#### Légende photo

En op een leeftijd waarop menig coureur zijn race-overall al lang aan de wilgen heeft gehangen, vormde hij in 2019 een team met Marc Fisett en Didier Jadoul om met een Ducati Panigale V4 de 6 Uren van Francorchamps te rijden. In deze door DG Sport georganiseerde race greep hij net naast de overwinning. Om maar te zeggen dat Mertens, die met succes een raceschool heeft

opgezet, weet waarover hij praat - en hij doet dat goed... Stéphane Mertens kan niet zonder emotie over Francorchamps praten. Hij zegt: "Er alleen maar aan denken, bezorgt me al kippenvol..."

### **In het zadel van een R1**

Stéphane Mertens heeft met veel motoren op Francorchamps gereden. Zijn eerste race in 1980 was met een Kawasaki in het kader van de Coupe Kawasaki. In de jaren daarna toen hij aan de Grote Prijzen in de 250 cc klasse deelnam, zagen we hem in het zadel van een Yamaha TZ250. Dan was er in 1982 de Ducati voor het Superbike-kampioenschap. En dan waren er ook de motoren waarmee hij de 24 Uren van Luik heeft gewonnen: de Honda RVF 750 in 1989, de Suzuki GSX-R750 in 1991 en de Honda RC45 in 1995. En om zijn totaal gereden aantal ronden op Francorchamps nog verder op te krikken: Stéphane Mertens werd ook nog tweede in die 24 Uren op Suzuki in 1997 en 2000. In het zadel van een Yamaha R1 van de Mertens Racing School (die vooral gebruik maakt van het circuit in Mettet) laat Stéphane ons een ronde op Francorchamps meebeleven.

En zo'n R1 is een motor die door eender wie gekocht kan worden en waarmee je Francorchamps kunt ontdekken door in te schrijven voor een Bikers' Days. Maar om eerlijk te zijn: als zomaar iedereen zo'n R1 kan kopen, betekent dat nog niet dat het aan iedereen ook gegeven is om op zo'n snel circuit het volledige vermogen van zo'n motor met 200 pk te benutten...

"Alleen al als ik over Francorchamps praat, voel ik mijn adrenaline-niveau stijgen," zegt Stéphane Mertens. "Het is een hele uitdaging om naar Francorchamps te gaan met de bedoeling er hard te kunnen rijden. Om op Francorchamps een snelle ronde neer te zetten, moet je lichamelijk en mentaal in goede conditie zijn, al je zintuigen moeten alert zijn en je moet uiterst geconcentreerd zijn. Want Francorchamps is een uniek circuit: de snelheden die je er bereikt zijn enorm, niet alleen op de rechte stukken, zoals op andere circuits, maar ook in de bochten.

Ik garandeer je dat het je een enorme sensatie geeft en dat het in je geheugen geprent blijft als je vol gas door de twee linkse bochten van Blanchimont gaat, daar waar je in de bocht liggend bijna 300 kilometer per uur gaat. Voor een amateur, zoals ik er nu een ben geworden, is het elke keer weer een uitdaging om Blanchimont met een snelheid van meer dan 280 kilometer per uur te nemen. Tijdens de 24 Uren, als het donker is en als daar geen verlichting is, is dat ook indrukwekkend. Het is alsof je met hoge snelheid door een tunnel gaat waar je ongeschonden uit wil komen. Francorchamps is een circuit dat je met de nodige nederigheid moet benaderen. Je mag er geen fouten maken. Vergeleken met andere oude circuits heeft men in Francorchamps goed werk geleverd toen men het oude tracé veranderde."

De motoren gaan op de rechte stukken (of de zo goed als rechte stukken) zeer snel. Maar als je een ronde met een motor vergelijkt met die van een Formule 1-auto, dan ligt de snelheid van de motor nog ver onder die van een F1-bolide. Die wagens profiteren van de downforce én ze hebben vier erg brede banden. Dat laat toe om de bochten met een veel hogere snelheid te nemen dan op de motor. Daarenboven hebben de F1-auto's een veel grotere remkracht.

Het ronderecord op twee wielen op Francorchamps is in handen van Xavier Siméon met 2 minuten en 24,082 seconden. Dat is snel en nochtans is dat een goede veertig seconden langzamer dan een F1-wagen. Enorm! In de periode van de Grote Prijzen bracht Kevin Schwantz in de wedstrijd het ronderecord op 2 minuten en 26,11 seconden en in 1990 pakte hij de pole-position met een snelste ronde van 2 minuten en 23,264 seconden. Die tijden zijn niet meer te vergelijken met die van nu, omdat men sindsdien het circuit aangepast heeft. De Raidillon is veel sneller geworden. Maar in de nieuwe chicane verlies je weer meer tijd. "Als je vandaag de dag met een motor een ronde in 2 minuut 30 aflegt, kun je zeggen dat je écht snel gaat," zegt Stéphane Mertens. "Om zo'n tijd neer te zetten, moet je een professioneel coureur zijn. Ik geef toe dat ik tegenwoordig veel moeite moet doen om onder de 2.30 te geraken."

Stéphane neemt ons mee op een ronde van Spa-Francorchamps. Als goed leraar legt hij bocht per bocht uit hoe je die moet nemen. Hij herbeleeft zo ook de sensaties in het zadel van een Yamaha R1.

“Bij de R1 monteer je een kortere eerste versnelling zodat je op het einde van het rechte eind naar Les Combes in de zesde versnelling kunt komen. Als je de standaardverhoudingen behoudt (die langer zijn) gebruik je daar maar de eerste vijf versnellingen. Ik geef aan die laatste oplossing de voorkeur. Je hebt dan wel een nadeel dat je maar vijf van de zes versnellingen kunt gebruiken, maar de verhoudingen zijn veel beter aangepast aan het merendeel van de bochten.”

Het is niet altijd gemakkelijk om aan te geven om welke bochten het gaat op Francorchamps. Men gebruikt voor bepaalde bochten verschillende namen en soms heeft men er andere namen aan gegeven zoals de Jacky Ickx- of Paul Frère-bocht.

*Bladzijde 239*

1

### La Source

De haarspeldbocht van La Source is een interessante bocht. De baan is er breed en er is een verkanting. Met de R1 nader ik de bocht in de vierde versnelling met zo'n 200 kilometer per uur. Je probeert goed aan de buitenkant te blijven als je daar flink in de remmen gaat. Je blijft in de remmen tot het punt waar je de bocht aansnijdt. Je mag het remmen daar niet forceren, want het is belangrijk dat aansnijpunt niet te missen. Het feit dat die bocht naar beneden gaat, maakt dat je soms wat breed uitkomt. Na het midden in de bocht begin je de motor op te richten. Het is belangrijk dat je dan een goede positie inneemt om te kunnen accelereren, in eerste met lange of in tweede met korte verhoudingen. Het is essentieel vroeg te gaan accelereren omdat dat de snelheid bepaalt waarmee je langs de tribunes naar l'Eau Rouge gaat. De helling gaat sterk naar beneden daardoor is de acceleratie groter.

2

### L'Eau Rouge en de Raidillon

Je nadert vervolgens met hoge snelheid (zeker 280 kilometer per uur) l'Eau Rouge. Je remt net naast het muurtje en legt de motor dan in de linkerbocht bij l'Eau Rouge. Je passeert de ribbelstroken en neemt de bocht zo ruim mogelijk om goed uit te komen voor de Raidillon. Je laat de remmen los met de wetenschap dat je daar zeker niet mag vallen... Links is er een uitloopstrook in asfalt. Die werkt goed voor auto's maar remt een motor niet af. Dus, mocht je daar vallen dan is het weinig waarschijnlijk dat je er ongedeerd vanaf komt. Na de linkerbocht van l'Eau Rouge gooien we de motor snel naar rechts om de Raidillon op te gaan. Het is absoluut noodzakelijk je juist te positioneren voor die bocht om in de vierde versnelling bij zo'n 180 kilometer per uur de ideale lijn te kunnen volgen. Vlak voordat je de Raidillon opgaat, duikt de motor in de vering - maar minder extreem dan in het verleden. (De Raidillon is in 1995 aangepast en klaarblijkelijk heeft men toen de kuil die daar in de baan was, weggewerkt - N.v.d.a.). In die bocht naar rechts anticipeer je al op de volgende bocht naar links bij het uitkomen van de Raidillon waarna het rechte stuk van Kemmel begint. In die linkerbocht is er een oneffenheid in de baan die de stabiliteit van de motor beïnvloedt. Het is nu van belang de motor wat op te richten en daarbij eventueel het gas wat terug te nemen om te voorkomen dat de motor te veel naar rechts gaat. Je moet hier al je gewicht op de voetsteunen zetten om niet over de curbstones te gaan.

*Bladzijde 240*

3

## Les Combes

Het rechte eind dat na de Raidillon volgt, is eigenlijk niet echt recht. In dat gedeelte is de Kemmelbocht die je vol gas neemt. Maar gezien de snelheden die er daar gehaald worden moet je goed je lijn houden en oppassen bij het passeren van rijders die (soms veel) langzamer gaan. Als je van de ideale lijn afgaat, kun je te veel aan de linkerkant van de baan terechtkomen. De Combes nader je met een snelheid van bijna 300 kilometer per uur. Dat zijn snelheden waaraan je doorgaans niet gewend bent en waar je hersenen zich aan moeten passen. Je moet weten dat 300 kilometer per uur overeenkomt met 83,3 meter per seconde! Dat wil zeggen dat je elke seconde 83 meter aflegt. Je waarneming verandert, de bochten komen snel op je af. Het duurt enkele ronden, of zelfs een paar sessies, om je hersenen aan die ongewone situaties te laten wennen. Met die fantastische snelheid ga je naar het rempunt van Les Combes. Je richt je op, gaat met je vingers naar de remhandel en bij het bord '200 meter' rem je om met zo'n 100 kilometer per uur de eerste bocht naar rechts te nemen, in de tweede of derde versnelling naargelang de gekozen afstelling. Je steekt je bovenlichaam en je knie goed naar buiten zodat dat helpt bij het remmen. Bij die snelheden werken die als de flaps van een vliegtuig! Die 'aerodynamische rem' is merkbaar. Je moet vervolgens heel precies zijn in de lijnen die je neemt en je moet de apex van de bochten juist volgen. Als je daar mis zit, dan snij je ook de volgende bocht(en) verkeerd aan. Op dit punt zijn er drie opeenvolgende bochten. Je moet voorkomen dat je te vroeg de tweede bocht links ingaat, anders kom je niet goed uit voor de derde bocht. Je 'gooit' de motor snel van de ene naar de andere kant en je begint te accelereren vanaf de apex zonder daarbij de curbstones links te raken in de afdaling die naar de Bruxelles-bocht leidt.

## 4

### Bruxelles

Je gaat bergafwaarts om vervolgens flink in de remmen te gaan op een deel van de baan waar het wegdek hobbelig is. Je probeert bij het remmen aan de buiten- of aan de binnenkant van die oneffenheden te blijven. Persoonlijk neem ik daar met de motor liefst de binnenzijde om naar rechts de bocht in te duiken en al snel de ideale lijn in Bruxelles te volgen. Je gaat hier ook bergafwaarts en je zorgt ervoor niet te ver naar links uit te wijken bij het uitkomen van Bruxelles. Als je de ideale lijn volgt, draai je (in derde versnelling) het gas weer verder open en blijf je naast de motor hangen om de achterband veel grip te geven en om goed gepositioneerd te blijven. Daarbij ga je niet te ver naar links om je op die manier ideaal te positioneren voor de volgende linkerbocht.

*Bladzijde 241*

## 5

### Jacky Ickx

De 'Speakers Corner' is recent omgedoopt tot 'Jacky Ickx'. Het is een bocht naar links, die heel gemakkelijk lijkt maar dat niet is. Je gaat daar naar beneden en de snelheid waarmee je uit die bocht komt, bepaalt ook je snelheid in de volgende afdaling. Remmen in een afdaling is lastig en als je niet goed anticipeert is het ook een plaats waar je gemakkelijk de apex mist. Bij het uitkomen van de bocht daalt het sterk en is de acceleratie groot. Je mag de 'Jacky Ickx'-bocht niet te snel inkomen anders ga je bij het uitkomen ervan te veel naar buiten. Het is ook een plek waar er veel valpartijen zijn en waar de gevolgen zwaar kunnen zijn omdat de uitloopstroken er niet breed zijn. Je komt in de derde versnelling de bocht uit en geeft meer gas.

## 6

### De dubbele linkerbocht (Pouhon)

Je gaat nu snel bergafwaarts naar de dubbele linkerbocht: derde, vierde, vijfde... Het is zonder twijfel een van de moeilijkste delen van het circuit Spa-Francorchamps. De dubbele linker is bij het ingaan van het eerste deel vrij langzaam en bij het uitkomen van het twee deel veel sneller. Net zoals bij Les Combes ga je hier vol in de remmen en gebruik je je lichaam als de flaps van een vliegtuig. Je moet al je gewicht naar binnen verplaatsen voor het ingaan van de bochten. Je laat de rem los. Je gaat naar het punt van de apex en laat je dan voeren naar de buitenzijde tussen de twee bochten. Het tweede deel neem je al accelererend. Je gaat daar steeds sneller en je voelt er een enorme sensatie. Je volgt de ideale lijn en brengt je bovenlichaam boven de ribbelstroken. Je blijft in deze twee bochten heel de tijd in de vijfde versnelling. Je accelereert terwijl de motor nog niet helemaal opgericht is en je voelt dat de achterband de neiging vertoont om lichtjes te gaan spinnen. Je komt de bocht uit met meer dan 200 kilometer per uur. Dat is ook nog een plek waar je moet oppassen om niet tegen de grond te gaan.

*Bladzijde 242*

7

### De Pif-Paf (Les Fagnes)

Nadat je uit de dubbele linkerbocht bent gekomen, nader je in vijfde de snelle S, Pif-Paf. Je gaat zwaar in de remmen en terug naar de derde versnelling en blijft er rechts aanhouden tot het uitkomen van de bocht naar rechts, om zo goed gepositioneerd te zijn om de linker die volgt aan te snijden. Daar is de apex nogal ver in de bocht en dat laat toe de motor weer op te richten om weer te accelereren en daarbij links aan te houden.

8

### De Campus en de Raccordement (Paul Frère)

Je zit al aan de linkerkant van de baan om te remmen voor de Campus-bocht. Het is een bocht waarin je je goed moet positioneren voor de volgende, een bocht naar rechts (de Raccordement, nu omgedoopt tot 'Paul Frère'). De Campus gaat bergafwaarts en het is ook een bocht waar je, als je niet goed anticipeert, riskeert de apex voorbij te gaan. Je blijft tot daar remmen en bij het accelereren tussen de twee bochten raak je vaak de curbstones links. De Raccordement is superbelangrijk. Het is een bocht waar je snel uitkomt omdat dat je snelheid bepaalt op het stijgende rechte eind dat erop volgt. Bij het naderen van de Raccordement ga je naar de vierde versnelling en je steekt zo laat mogelijk de bocht in - maar niet te laat. Je accelereert sterk en laat je naar de linkerkant leiden. Je blijft daar want er komt een grote bocht naar rechts die met een krachtige motor in volle acceleratie veel aandacht vraagt. Van links duiken we naar de rechterkant van de baan en blijven daar.

*Bladzijde 243*

9

### Blanchimont

En zo gaan we naar de extreem snelle dubbele linkerbocht van Blanchimont. Een van de moeilijkste, zo niet de moeilijkste bocht van het circuit. Je blijft aan de rechterkant van de baan en komt met hoge snelheid naar de bocht. Voordat je met je lichaam van achter de stroomlijn komt, steek je al je linkerbeen uit. De luchtdruk is dan zodanig dat dat helpt bij het ingaan van de bocht. Je kunt het gas wijd openhouden, maar door net iets minder pk's te gebruiken kun je makkelijker de bocht in gaan. Als je het gas openhoudt, is het moeilijker om de ideale lijn te blijven volgen. Vergeet ook niet dat je op dat moment meer dan 280 kilometer per uur rijdt! Je moet echt op de ideale lijn blijven, want er is daar een hobbel in de baan die je langs de linkerzijde moet passeren. Je richt de motor bij het uitkomen van de bocht weer op en maakt je klaar om het tweede minder snelle deel van de bocht in te gaan: je gaat één of twee versnellingen terug en legt de motor in de

bocht. Auto's gaan hier over de curbstones maar als je er met de motor rijdt, moet je wat voorzichtiger zijn. Er is immers ook een muur aan de overkant en slechts een kleine uitloopstrook. Je mag hier dus absoluut niet vallen (en sommigen zijn helaas niet meer onder ons om hun val in de bocht van Blanchimont na te vertellen). Je moet dat tweede deel van de bocht zo snel mogelijk nemen, want de snelheid bij het uitkomen ervan is bepalend voor die op het daaropvolgende rechte stuk tot aan de chicane. Op een motor kom je met meer dan 200 kilometer per uur de bocht uit terwijl je dan ook moet vechten tegen de grote druk van de rijwind. En toch moet je daar extreem secuur blijven sturen. Bij dergelijke snelheden mag je geen enkele fout maken.

10

### De Chicane (Bus-stop)

De chicane is zeker niet het meest interessante stuk van het circuit. Francorchamps is over het algemeen een zeer snel circuit. En de Chicane is extreem langzaam. Je moet hier heel hard remmen en dan de vijfde naar de eerste versnelling gaan. Je mag niet te wijd gaan in de eerste bocht naar rechts om zo de beste positie in te nemen om de daaropvolgende bocht naar links te nemen. Dat is heel belangrijk want hoe je de bocht uitkomt, is bepalend voor je snelheid tot aan La Source.

*Bladzijde 245*

### Hoofdstuk 6 : Francorchamps morgen

*Bladzijde 247*

Het is duidelijk dat er de laatste jaren maar een kleine rol voor de motor was weggelegd op Francorchamps. Je zou zelfs kunnen zeggen dat internationale wedstrijden voor gemotoriseerde tweewielers na de eeuwwende wreed verwaarloosd zijn. Die relatieve lage interesse was er voornamelijk op internationaal vlak, want we herinneren u er nog even aan dat met de Bikers' Days een groot aantal motorrijders naar Francorchamps gehaald werd.

Op sportief vlak zijn er de 6 Uren van Spa-Francorchamps. Al is het een nationale race (om redenen die we eerder gaven), toch gaat het om een wedstrijd met een kwaliteitsveld dat een mooi sportief spektakel levert. Op internationaal vlak mogen we de Bikers' Classics zeker niet vergeten. Tijdens dat evenement draait alles weliswaar om motoren uit vervlogen jaren, maar het heeft toch een internationale allure. De fans verlangen wat motorraces op Francorchamps betreft naar méér, zeker op internationaal niveau. In de voorbije jaren toonden aan de ene kant de beheerders soms weinig belangstelling voor motorraces en aan de andere kant werden andere organisatoren geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden. Maar vandaag de dag mogen we geloven dat het zal veranderen en dat de motoren weer hun plaats zullen krijgen op het Waalse circuit. Zeker gezien het feit dat Nathalie Mailet, de huidige directrice van het circuit, in niet mis te verstane woorden heeft laten weten dat zij graag de grote internationale motorraces ziet terugkomen op het circuit van Spa-Francorchamps.

*Bladzijde 248*

### Légende photo

Als we met Nathalie Mailet spreken over het verleden waarin de motoren de beheerders van het circuit minder nauw aan het hart lagen, zegt de directrice van het circuit Spa-Francorchamps rechtuit: "Ik kan me wat dat betreft niet in hun positie verplaatsen. Ik weet niet wat er in hun hoofden omging en ik ken ook niet de beperkingen waar ze mee te maken hadden. Ik heb niet de gewoonte om vragen te stellen over het verleden, ik kijk liever naar de toekomst. En die toekomst is heel aantrekkelijk met de terugkeer van het wereldkampioenschap endurance voor motoren op Spa-Francorchamps in 2022."

De terugkeer van internationale motorevenementen op Francorchamps staat dus al in de planning. Betekent dat ook dat de Grote Prijs wegrace voor motoren terugkomt? Nathalie Mailliet is daarvan overtuigd en durft dat ook te zeggen. Ja, ze gelooft erin en herinnert ons er eveneens aan

“...dat dat ook mijn uitgesproken wens was sinds mijn komst op het circuit. Op dit moment concentreren we ons echter op het FIM Endurance World Championship met de 24 Uren van Spa EWC voor motoren vanaf 2022. Het gaat stap voor stap.”

Dat klinkt voor de motorfans alvast als muziek in de oren. Met ‘stap voor stap’ hint Nathalie Mailliet zeker ook naar andere projecten en ze zal alles in het werk stellen om die te realiseren. Dat is ook noodzakelijk om het circuit gehomologeerd te laten worden door de FIM, Fédération Internationale de Motocyclisme.

Motorcoureurs stelden al vele jaren terug eisen op het vlak van veiligheid. Door de jaren heen is wel de veiligheid voor de autocoureurs verbeterd, maar op een manier die niet altijd die van de motorcoureurs bevorderde.

Een voorbeeld: de geasfalteerde uitloopstroken die de autocoureurs in staat stellen zich te herstellen van het missen van de bocht. Als een motorcoureur daar valt, glijden hij én de motor door over het asfalt en wordt hun snelheid weinig afgeremd. Daarom ook dat men op veel plaatsen voorziet om weer over te gaan op grindbakken in plaats van een stuk asfalt.

*Bladzijde 249*

#### Légende photo

De projecten om het circuit van Spa-Francorchamps te verbeteren en te moderniseren zijn enorm en hebben betrekking op het geheel van de infrastructuur. Daarvoor wordt een budget van 80 miljoen euro genoemd. Natuurlijk kan niet alles van de ene op de andere dag uitgevoerd worden. Het gaat immers om een investeringsplan dat tien jaar omvat. De eerste werken zijn inmiddels gestart. Nathalie Mailliet rekent er dan ook op dat de 24 Uren voor motoren vanaf 2022 weer gehouden kunnen worden. Er zijn onderhandelingen geweest om aan Francorchamps in één keer een FIA- en een FIM-homologatie te verlenen, zoals voor veel andere circuits al gebeurd is. De FIM werkt met vijf niveaus van homologatie, van A tot E. Een A-homologatie laat toe een Grote Prijs te organiseren. Voor Superbike- en Supersport-races is een B-homologatie vereist. Aan ‘het mooiste circuit ter wereld’ is momenteel een C-homologatie toegekend, wat toelaat om er een wedstrijd voor het wereldkampioenschap endurance te organiseren. De homologatie is gegeven op voorwaarde dat er belangrijke verbeteringen op het gebied van veiligheid doorgevoerd worden. Zo zullen er in verschillende bochten (weer) grindbakken komen.

En goed nieuws komt nooit alleen: er staan nog meer grote infrastructuurwerken op stapel. Men voorziet een nieuwe tribune op de plaats waar nu de ‘endurance-tribune’ staat, tegenover de pits in de afdaling na La Source. Ook zijn er plannen voor een nieuwe tribune bovenaan de Raidillon. Die tribunes zullen een groot aantal zitplaatsen hebben, VIP-plaatsen, sanitaire voorzieningen, een medische post... Dat lijkt allemaal goed doordacht te zijn. Het is ook zo dat de topvrouw van het circuit van beroep architect is. Ze heeft die carrière op een laag pitje gezet om zich volledig aan het circuit te kunnen wijden, maar dat wil niet zeggen dat ze, als het om de bouw en de verbeteringen gaat, geen inbreng zou hebben. Ze denkt mee, heeft ideeën, leidt en coördineert. Zullen de liefhebbers van motoren dan ook net zoals in het glorieuze verleden van Francorchamps het plezier kennen om de huidige grote kampioenen op het circuit aan het werk te zien?

“Er is hier in de honderd jaar van het circuit Francorchamps geschiedenis met een hoofdletter G geschreven,” legt Nathalie Mailliet uit. “Motorfans, coureurs en teams koesteren onuitwisbare herinneringen aan ons circuit. Wedstrijden als de 24 Uren van Luik voor motoren en de Grote Prijs

wegrace voor motoren trokken tienduizenden toeschouwers. Vandaag zijn de mensen nog altijd enthousiast voor dergelijke races. Dat is de spirit die we op het circuit nieuw leven willen inblazen.

Vergeet niet dat dit alles deel uitmaakt van een meer algemene strategie om de activiteiten op het circuit te diversifiëren, de bestaande races te behouden en nieuwe evenementen aan te trekken.”

*Bladzijde 250*

### Légende photo

Er is dan ook hoop voor motorliefhebbers op het parcours dat men vaak aanduidt als het mooiste circuit ter wereld. Dat kan pretentius klinken. Wat denkt de directeur van het circuit er zelf van?

“Die kwalificatie van het circuit komt van de fans, de coureurs en de teams,” antwoordt Nathalie Mailet. “Maar laten we toch eens chauvinistisch zijn - dat zijn we waarschijnlijk niet vaak genoeg: het circuit, de bochten, de techniciteit ervan, de weersomstandigheden die de races een extra dimensie geven, de mooie groene omgeving, dat alles draagt bij tot de reputatie van het 100-jarige circuit. Het is een unieke omloop die de natuurlijke contouren van het Ardeense landschap volgt, een circuit dat verankerd is het verleden maar dat kijkt naar de toekomst en resoluut kiest voor nieuwe technologieën. Maar het circuit van Spa-Francorchamps betekent niets zonder de wedstrijden die er gehouden worden en zou geen ziel hebben zonder de fans. En dat is de magie van Spa-Francorchamps: de combinatie van al die parameters op een mythische plaats die bekend is in heel de wereld.”

*Bladzijde 252*

Er staat een groot aantal projecten op stapel om de site van Francorchamps te verfraaien, om er het publiek beter te ontvangen en om de veiligheid voor de motorcoureurs te verhogen zonder de veiligheid van de autocoureurs in het gedrang te brengen. Hieronder geven we een serie aanpassingen en veranderingen die gepland zijn met het oog op de veiligheid van het circuit.

1

### La Source

Verbreden van de uitloopstrook en plaatsen van een grindbak.

2

### De grote tribune

Aan de afdaling voor de pits van de enduranceraces: verbreden van de uitloopstrook en verplaatsen van de vangrails.

3

### De Raidillon

Vergroten van de tribunezone, verbreden van de uitloopstrook en aanpassen van een geasfalteerde uitloopstrook

4

### Kemmel

Verbreden van de uitloopstrook, verplaatsen van de vangrails en leggen van geasfalteerde uitloopstrook

5

### Les Combes



Vergroten van de tribunezone, verbreden van de uitloopstrook, verplaatsen van de vangrails, wegnemen van het asfalt in de uitloopstrook en vervangen door een grindbak

6

### Malmedy

Verbreden van de uitloopstrook en van de zone bij het ingaan van de bocht en verplaatsen van de vangrails

7

### Bruxelles

Vervangen van een deel van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak

*Bladzijde 253*

8

### Jacky Ickx-bocht

Verplaatsen van de vangrails en aanpassen van de ribbelstroken

9

### De dubbele linkerbocht (Pouhon)

Vervangen van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak

10

### Les Fagnes

Op het rechte eind: vervangen van een deel van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak. In de linkerbocht: aanpassen van de zone en vervangen van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak

11

### Campus-bocht

Verbreden van de uitloopstrook. Vervangen van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak. Het medisch centrum daar zal verdwijnen.

12

### Paul Frère-bocht

Verplaatsen van de vangrails. Vergroten van de bestaande grindbak. Vervangen van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak. Bouwen van een steunmuur.

13

### Blanchimont

Vergroten van de tribunezone en uitvoeren van opvulwerkzaamheden. In het eerste deel van de bocht: vervangen van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak. In het tweede deel van de bocht: verbreden van de bestaande uitloopstrook. Verplaatsen van de vangrails.

14

### Chicane (Bus stop)

Vervangen van een deel van de geasfalteerde uitloopstrook door een grindbak

*Bladzijde 255*

## **Hoofdstuk 7 : Epiloog**

*Bladzijde 256*

### **Légende photo**

Al een eeuw worden er motorraces gehouden op Francorchamps. In 1921 reden de deelnemers met knetterde, fragiele motoren zonder vering op een hobbelig, stoffig en soms modderig parkoers. In die tijd vonden de mensen die motoren snel. En dat kun je ze niet kwalijk nemen. Bij die eerste wedstrijd over 301,640 kilometer haalde de winnaar van de 500 cc in 3 uur 18,53 minuten een gemiddelde snelheid van 90,6 kilometer per uur. Dat was een prachtige prestatie, ook al was men nog ver verwijderd van 160 kilometer per uur, de gemiddelde snelheid die de 50 cc'ers enkele decennia later zouden halen. Van de andere kant: van de 21 deelnemers aan die eerste wedstrijd bereikten slechts 9 de finish. De betrouwbaarheid liet aan het begin van de twintigste eeuw nog te wensen over. Sinds die allereerste race voor motoren is niet alleen de techniek sterk vooruitgegaan, maar is ook het circuit van Francorchamps voortdurend verbeterd. De wegen die er deel van uitmaakten, kregen een asfaltlaag en zijn geleidelijk aan verbreed. Vanuit veiligheidsoverwegingen was al een groot aantal bomen die de baan omzoomden, gekapt en werden bochten aangepast. Tegelijkertijd werden de motoren door de jaren heen steeds sneller en bereikte men in 1977 een culminatiepunt: op het grote circuit reed Barry Sheene (Suzuki) in de 500 cc race een ronde met een gemiddelde snelheid van 220,720 kilometer per uur. Dat was snel. Dat was té snel...

Dat was dan ook de reden dat de omloop aangepast werd. Het circuit werd tot de helft ingekort, maar verloor niets van zijn aantrekkelijkheid. Het nieuwe Francorchamps kende voor de motoren in 1979 echter een slechte start. Je kunt je de bedenking maken dat de gebeurtenissen in dat jaar aan de basis lagen van de conflicten tussen het circuit, de organisatoren, de coureurs en de FIM. Een paar jaar na die incidenten verloor Francorchamps de Grote Prijs van België wegrace en enige tijd later ook de 24 Uren van Luik.

Gedurende die voor de motorsport magere jaren op Francorchamps heeft een aantal mensen zich gelukkig ingezet voor het behoud van de motoractiviteiten op het circuit, dat van een puur stratencircuit geëvolueerd is tot een permanent circuit. In het begin bestond het immers volledig uit gewone wegen die men voor races afsloot. Vervolgens kwam er in 1939 de Raidillon bij, een stuk weg dat geen deel meer uitmaakte van de openbare weg.

*Bladzijde 257*

### **Légende photo**

In 2003 werd Francorchamps semi-permanent: er mocht tijdens de zomermaanden niet op de wegen die het circuit vormden, gereden worden. En ten slotte is de Ardenner omloop een echt permanent circuit geworden, dat het hele jaar door gebruikt wordt voor de activiteiten waarvoor het bedoeld is. Nu, een eeuw na de eerste race, mogen we geloven dat de hoogtijdagen van de motorsport op Spa-Francorchamps opnieuw beleefd kunnen worden. In 2022 keert het wereldkampioenschap endurance terug.

En dan? Duimen! Veel insiders kijken al uit naar de terugkeer van de Grand Prix. Beeld je in: het startveld van de MotoGP dat met de brullende viertakt viercilinders met een vermogen van meer dan 250 pk en een top van zo'n 350 kilometer per uur de Raidillon opgaat richting Les Combes! En ook dat de rijders in de MotoGP hun motoren met meer dan 300 kilometer per uur in het eerste deel van de bocht van Blanchimont leggen!

*Bladzijde 258*

## Légende photo

### Droom of werkelijkheid?

De toekomst zal het uitwijzen. Maar voor we dromen over die toekomst, peilen we naar de mening nu van Didier de Radiguès. Voor hem is Francorchamps zo'n beetje zijn thuiscircuit. Hij heeft er de Grote Prijs gewonnen én de 24 Uursrace.

Niet alleen dat, De Radiguès heeft er na zijn actieve motorsportcarrière ook als autocoureur verscheidene races gewonnen, onder andere de 24 Uurs-race van 1997. Didier de Radiguès was rijdersvertegenwoordiger op het vlak van veiligheid en tegenwoordig verzorgt hij het commentaar bij de tv-uitzendingen van de Grote Prijzen op de RTBf (de Franstalige openbare omroep). Didier staat zo nog altijd heel dicht bij de racewereld en weet er dan ook alles van.

De Radiguès houdt van Francorchamps: hij heeft er heel goede herinneringen aan omdat hij er zegevierde.

“Toen ik nog motorraces reed, was het MIJN Grote Prijs op MIJN circuit,” voegt hij eraan toe.

Maar hij heeft er ook minder goede herinneringen aan, zoals in 1987 toen de toprijders de afgelasting wilden van de Grote Prijs van België. Dat jaar zat Didier tussen hamer en aambeeld:

- “Aan de ene kant was er de BMB die me zei **‘je moet rijden en we verhogen je startgeld’**. Ik moest ook wel rijden, want ik moest er mijn geld mee verdienen, ik moest me laten zien, ik moest winnen.

*Bladzijde 259*

## Légende photo

Maar wat zou dan de waarde zijn geweest van een gemakkelijke overwinning? Van de andere kant waren er de toprijders uit de 500 cc-klasse die me kwamen opzoeken en me zeiden: **‘je moet met ons aan hetzelfde zeel trekken, dat is de enige manier wil je bij de toppers behoren...’**.”

Zoals bekend ging die Grote Prijs van België voor motoren in 1987 niet door. Desondanks blijft hij liefhebber van Spa-Francorchamps. Hij is dan ook blij met de terugkeer van de 24 Uurs-race. Wat een eventuele ‘come-back’ van de Grand Prix betreft, is hij eveneens enthousiast. Hij zegt er op te hopen, maar geeft ook toe er nog niet helemaal van overtuigd te zijn.

- “Francorchamps maakt deel uit van de geschiedenis van de Grote Prijzen, maar maakt helaas geen deel meer uit van de Grote Prijzen,” zegt hij. “En het is altijd moeilijk om na een tijd afwezigheid weer terug te keren. Dat gezegd zijnde is het heel goed mogelijk dat de Grand Prix terugkomt naar Francorchamps, maar daarvoor moet je wel eerst de juiste mensen rond de tafel krijgen. En dat is jammer genoeg nog niet gebeurd. Overigens zou ik daar heel graag mijn steentje aan willen bijdragen.”

Er blijft ons niets anders over dan te duimen... In 2022 kunnen de motorliefhebbers in ieder geval op Spa-Francorchamps al opnieuw de start van de endurance-race voor motoren meemaken in afwachting, zo hoopt iedereen, van die van de MotoGP. En daartussen zien we wellicht de Superbikes strijden op het mooiste circuit ter wereld.