



60

JAAR COLLECTIEF GEHEUGEN IN FOTO'S & ANEKDOTES

LEGENDARISCHE MOMENTEN IN VERHALEN

02 WIE GAF DE BOCHTEN HUN NAAM?

03 YVETTE FONTAINE, KAMPIOEN ZONDER E

04 ALBERT VANIERSCHOT, KONING VAN ZOLDER

06 EDDY JOOSEN LEERDE HIER RIJDEN

07 TOM VANNOPPEN, OFF ROAD HARDRIJDER

WE ZIJN ONZE TIJD ALTIJD VÓÓR GEWEEST

Circuit Zolder en Terlaemen zijn begrippen in de sportwereld. Laat de namen ergens in Europa en daarbuiten vallen en ze doen gegarandeerd bellen rinkelen. Dankzij de Formule 1-jaren maar ook bij de ontelbare piloten, motoracers en steeds meer wielersfanaten die er rondjes draaien. Maar rondjes draaien doet het circuit allerminst. “We zijn altijd vooruit geweest op onze tijd. En dat proberen we vandaag uiteraard ook te doen.” Aan het gebalde voorwoord zijn directeur Harry Steegmans en bestuurder Frank Beliën, zoon van de eerste directeur en ontwerper van het circuit Maurice Beliën.

Eerste stootkussens

“Vroeger had je rond racecircuits amper bescherming voor de piloten. Er stonden paaltjes met draad daartussen gespannen. Niet ideaal. In Zolder hebben we eigenhandig de eerste veiligheids wanden bedacht en gemaakt: stootkussens van gestapelde

banden die werden samengehouden door lange stroken transportband van de mijn. Dat is gretig gekopieerd. Nu gebruikt men nog altijd autobanden, maar de transportband is vervangen door epdm-banden.”

Roland Bruynseraede weggeplukt

“Ook de eerste veiligheidshekken voor toeschouwers zijn hier ontwikkeld. Maurice Beliën, architect van beroep, had daar een groot aandeel in. Dat is opgemerkt natuurlijk. Onder meer door Bernie Ecclestone. Die heeft toen Roland Bruynseraede, lid van de Zolder-directie, weggeplukt. Hij is jarenlang F1-directeur geweest op alle continenten.”

Eerste elektrische school ter wereld

“Vandaag huisvest Circuit Zolder de elektrische school van de F4 ERA. Daarmee zijn we het eerste circuit ter wereld met een school voor

elektrisch rijden. Die weg moeten we verder op. Het circuit staat vandaag voor heel wat meer dan racen. We hebben business events, rijopleidingen voor politie- en interventieteams en sinds kort zelfs padel terreinen. Het fietsen, onder impuls van de Vlaamse Wielerschool, en de BMX-club met zijn track van wereldklasse doen het uitstekend...”

Welkom Wielervedroom

“Het is een bewuste zet geweest van Circuit Zolder om grond terug te geven aan de gemeente voor de bouw van een Velodroom, samen uitgebaat door de gemeente, de provincie en Sport Vlaanderen. Het ‘medical centre’ van de Velodroom bedient ook het

circuit. Maar de impact zal véél groter zijn. Het wielrennen wordt voor Zolder een tweede long naast de gemotoriseerde sport.”

De spirit van ‘straatracebaan’ behouden

“Het publiek is in Zolder altijd dicht bij de baan kunnen komen. Dat is historisch zo. We zijn gegroeid uit straatraces rond de kerk van Zolder met 10.000 toeschouwers in 1959. Die spirit zit in al onze race- en sportevents. We betrekken het publiek erbij en maken het boeiend voor jong en oud, voor gezinnen. Zolder is ‘Funfastic’ en heeft zeker zijn plaats in de toeristisch machine van Limburg.”

“ZOLDER IS ‘FUNFASTIC’ EN HEEFT ZIJN PLAATS IN TOERISTISCH LIMBURG”



WIE GAF DE BOCHTEN HUN NAAM?

1

LUCIEN BIANCHI

Lucien Bianchi is Italiaan van geboorte en kwam als kind naar België. Hij was zeer succesvol in alle disciplines. Zijn belangrijkste overwinning is de 24 uren van Le Mans in 1968 aan het stuur van een Ford GT40 samen met Pedro Rodriguez. Begin 1969 verongelukte hij in zijn Alfa Romeo T33 Sportscar die tegen een telefoonpaal vloog gedurende testen in Le Mans.

2

THIERRY BOUTSEN

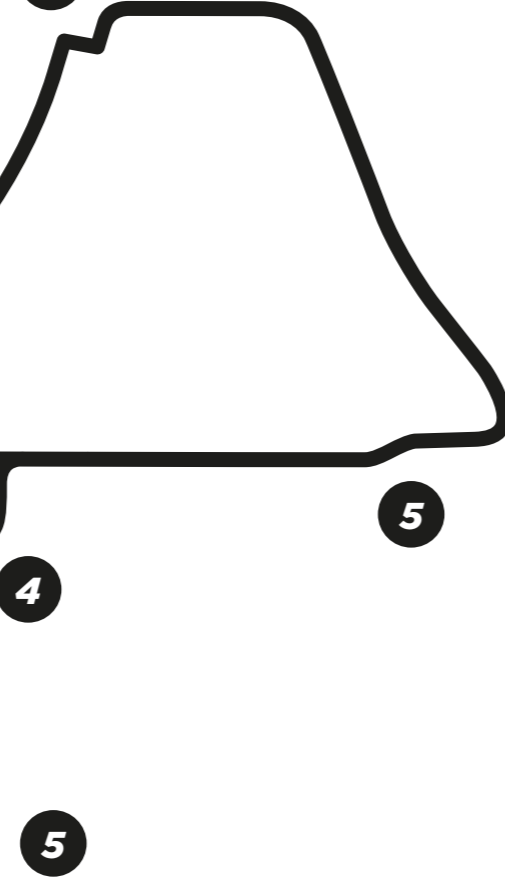
In maart 2018 werd de 'kleine chicane' herdoopt naar een groot coureur. Thierry Boutsen startte zijn racecarrière op Circuit Zolder. Hij promoveerde met de hulp van Circuit Zolder – en het 'Racing for Zolder' programma – naar de Formule 3 en belandde zo tot in de Formule 1. In 1984 toen de GP van België F1 voor de laatste maal in Zolder georganiseerd werd, stond Thierry Boutsen er aan de start met Arrows A7-BMW.

3

GILLES VILLENEUVE

De bocht is een eerbetoon aan Canadese F1-piloot Gilles Villeneuve. Hij verongelukte op 8 mei 1982 in Zolder tijdens zijn laatste kwalificatieronde toen hij op de uitbollende Jochen Mass knalde. De chicane is ook uit veiligheidsnoodzaak gelegd. Er was op die plaats net voor de Terlaemenbocht geen ruimte voor een uitloopstrook en dus werd er eerst nog een bocht ingelast – de Gilles Villeneuve.

3



5

JOCHEN RINDT

De Oostenrijker Jochen Rindt won in 1970 vijf F1 races. Tijdens de trainingen voor de Italiaanse Grand Prix dat jaar in Monza raakte Rindt van de baan en zijn Lotus schoof onder de vangrails door. Rindt stierf op weg naar het ziekenhuis. In de resterende races haalde geen andere coureur voldoende punten om hem in te halen. Zo werd Rindt de eerste en vooralsnog enige coureur die postuum de wereldtitel Formule-1 veroverde.

4

JACKY ICKX

De eerste F1 in Zolder dreigde met een sissert af te lopen. De piloten wilden 'staken' omdat er zand op de baan vloog omdat de asfaltlaag begon te lossen. Jacky Ickx stuurde zijn Ferrari de baan op en de GP van België was gered. Bovenaan zijn rijke palmares prijken 8 overwinningen in de Formule 1. Hij stond ook 6 keer als overwinnaar op het podium van de 24 uur van Le Mans.

“IK BEN KAMPIOEN, HÉ. ZONDER E” GENADELOZE GRATIE ACHTER HAAR STUUR

YVETTE FONTAINE



Yvette Fontaine voorstellen is makkelijk, want ze is een unicum. In haar tijd was ze de enige vrouw in het Kampioenschap van België voor toerismewagens, dat ze in 1969 en 1970 won in een Ford Escort won voor al haar mannelijke concurrenten. Met een rist zeges in Zolder. “Zolder is mijn thuis,” en dat is een serieus compliment van de eerste vrouw in Europa en de tweede wereldwijd die een racekampioenschap wint.

“Ik heb de omloop zien bouwen. We woonden destijds in Viversel, in het Molenveld, een doodlopende straat. Mijn vader had een bouwbedrijf en had daar een groot stuk grond dat hij voor zijn bedrijf gebruikte. We zijn toen van Hasselt naar Zolder verhuisd. In het begin van mijn carrière ging ik dus ook te voet naar het circuit. Ik heb ook de moto-races nog meegemaakt waar alles mee begonnen is, voor dat het circuit aangelegd werd in de bossen van Antoine Palmers de Terlaemen en van baron de Villenfagne. De echtgenote van Antoine was kunstenaar en heeft in 1957 een mooie tekening van mij gemaakt. Die hangt nog altijd in mijn woonkamer.”

Is het door de nabijheid van het circuit dat je bent begonnen racen?

Yvette: “Toch niet. In die tijd ging ik met mijn vader soms naar koersen kijken. Zo is mijn passie voor het racen gegroeid. Het is in feite pas echt begonnen door een restaurantbezoek. We gingen vaak eten in de zaak van Carmelo Vitalitti, in Knokke, ons favoriete restaurant daar. Hij was lid van een Mille Miglia club (Mille Miglia, duizend mijl, was een bekende endurance race in Italië). En hij had een prachtige Alfa Giulia. Die mocht ik van hem lenen en daar heb ik mee deelgenomen aan rally's.”

Herinner je je het spectaculaire ongeval dat Jean-Pierre Gaban meemaakte en dat Eddy Joosen beschreef?

Yvette: “Zeker wel. Ik kon à fond gaan op de Sacramentshelling (de kleine chicane was er toen nog niet), mijn Escort was veel sneller in de bochten. Gaban wist dat natuurlijk en wilde me voor blijven. Op die helling is hij van de grond gekomen en heeft zijn Porsche lucht geschept. De motor hing links in de bomen, het chassis rechts, maar hij overleefde het.”

“BEGONNEN IN EEN GELEENDE GIULIA”

Ga je nog naar races kijken? Volg je de sport een beetje?

Yvette: “Ik kan het niet meer volgen, want ik ken de verschillende categorieën die tegelijk rijden niet en het interesseert me dus niet. De wagens die vroeger in Zolder en Francorchamps wonnen zijn vandaag oldtimers. Die mooie tijden zijn jammer genoeg voorbij. Vroeger kon een amateur zonder veel geld mooie resultaten boeken. Je reed alleen of soms met een tweede chauffeur. Vandaag heb je teams met wel vijf piloten. Ik heb ook geluk gehad met mijn mecaniciens, André Welcker. Die kon de Escort fantastisch prepareren. Ik reed altijd met een perfecte auto.”

Ben je ooit in een gevaarlijke situatie beland in Zolder?

Yvette: “In Zolder niet, neen. Ik heb wel iemand zien sterven vóór mij. Dat was op Francorchamps in '69 tijdens de 24 uur. Ik was Léon Dernier gepasseerd – dat was zijn schuilnaam – en bij de volgende passage op die plaats zag ik zijn Mazda gepluoid rond een paal. Men vermoedde dat hij een beroerte heeft gehad of zo. Er waren toen nog geen vangrails. Gelukkig zijn die er later wel gekomen, of ik zat hier ook niet meer. Ook herinner ik me nog levendig het gejang van zijn R100, een wankelmotor. Verschrikkelijk, daar kon ik echt niet tegen. Dat stoorde me telkens hij in mijn buurt was.”

Vandaag zou je een wereldbekende vedette zijn. Geen spijt dat je zo vroeg geboren bent?

Yvette: “Moest ik nu jong zijn, ik zou wat geld aan de kant hebben. Maar ik ben blij dat ik iets bereikt heb wat niemand me had voorgedaan. Ik ben kampioen, hé. Zonder e, want ik klopte alle mannen.” “Ik heb de juiste auto op het juiste ogenblik gehad. En zoals ik zei een fantastische mecaniciens. Voor de lancering en promotie van de Escort wilde Ford absoluut een vrouwelijke piloot. Dat ben ik geworden. Het jaar na mijn titel was het voorbij. De Escort Twin Cam met gewone carburator kon niet meer op tegen nieuwe race-auto's met injectie.”

Hoe zou je je rijstijl zelf omschrijven?

Yvette: “Ik was een voorzichtige piloot. Zeg maar 'smooth', hoe vertaal je dat trouwens? Je moet niet tegen 105% racen, maar tegen 99 of 100%. Neem je bochten niet te ruw, maar goed. Beheersing en techniek, daarmee haalde ik het. Nochtans heb ik nooit lessen gevolgd. Ik heb het zelf aangeleerd. Je hebt het of je hebt het niet.”

Heb je nooit in een snellere serie willen racen?

Yvette: “Ik was bijna gestart in de F5000. We hadden een sponsor gevonden en bijna ook een auto. Maar door de oliecrisis eind '73 werd er in de budgetten geknipt en is dat avontuur niet doorgegaan.” “Ik ben wel ooit gestart in de Formule Ford op Francorchamps in 1968. Ik reed op kop. Maar in de derde ronde, nog altijd aan de leiding, moest ik een Scandinavische piloot inhalen die zichtbaar het circuit niet kende. Hij week uit naar de verkeerde kant, en ik vloog van de baan. 'Dat wordt het ziekenhuis' flitst er door mijn hoofd. Maar ik ben zonder veel erg tegen een paal tot stilstand gekomen. Ik had dus wel de 'pole' voor die race.” “Zo'n open single seater is niets voor mij. Uiteindelijk voelde ik me het veiligst in mijn Escort. Maar aan het gevaar denk je niet als je rijdt. Als er iets te gebeuren staat, zal het gebeuren. Op een omloop rijden is in feite veiliger dan op de openbare weg. Niets mooiers dan met zelfvertrouwen achter het stuur zitten.”

COLOFON

Oplage: 10.000 exemplaren
Drukkerij: Bestingraphics, België
Redactie en Grafische vormgeving:
Hands.be

Verantwoordelijke uitgever:

Harry Steegmans - Algemeen directeur
VZW Terlaemen

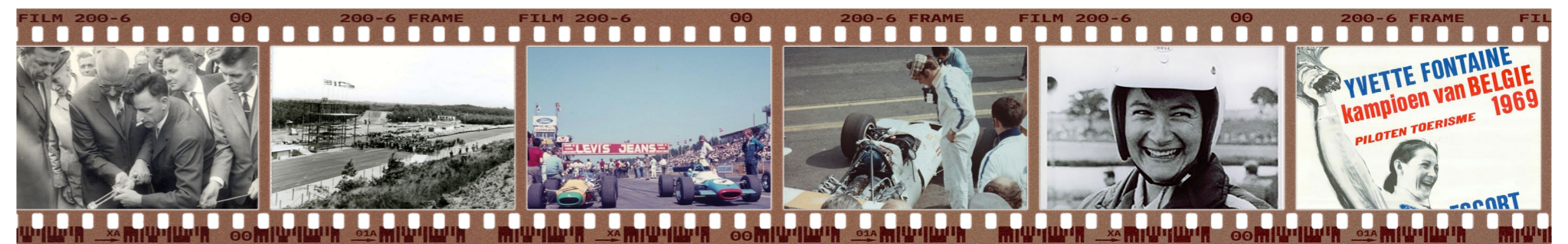
Bijzonder woord van dank aan:

Gerda Mangelschots en Andy Jaenen



“GELE VLAG VOOR DE MAN IN TROUWKOSTUUM”

De leukste herinnering voor de 'give-away' naar aanleiding van 60 jaar Circuit Zolder komt van Giovanni Smits. Hij krijgt dus 2 gratis tickets voor een evenement van Circuit Zolder. Niet verwonderlijk: “Mijn huwelijksfoto's heb ik in 1999 laten maken in een gele Lotus Elise op het circuit tijdens een pauze van de motoraces. In Lummen aan het gemeentehuis merkte de fotografe dat ze haar koffer langs het tarmac had vergeten. Ik ben in mijn trouwkostuum snel teruggereken naar Zolder en kreeg de gele vlag om de koffer te gaan halen. We zijn nog net op tijd op het gemeentehuis geraakt. Thank you, Circuit Zolder.” Graag gedaan Giovanni, geniet ervan.



1963

OPENING CIRCUIT

Op 19 juni 1963 werd Circuit Zolder geopend door de minister van Verkeerswegen Alfred Bertrand.

1964-1970

GROTE PRIJS LIMBURG

De Grote prijs van Limburg F2 had vooral F1 wereldkampioenen als winnaars. Denny Hulme, Jack Brabham, John Surtees en Jochen Rindt.

1969

YVETTE FONTAINE KAMPIOEN

Yvette Fontaine wordt Belgisch kampioen met haar Ford Escort in Chevron kleuren.



“WIE VANACHTER MEERIJDT, MAAKT DE KOERS” DE KONING VAN ZOLDER

ALBERT VANIERSCHOT

“Wie vanachter meerijdt, maakt de koers. Als de mannen die rijden voor de 27ste plaats het niet meer doen, is het ermee gedaan.” Zegt de man met een palmares van aan de Kanaalbocht tot aan de Thierry Boutsens chicane, waar hij nu overigens ook woont net buiten de omheining van het circuit. Albert Vanierschot was een ‘killer’ maar tegelijk een underdog. Omdat hij vaak ‘boven zijn gewicht bokste’ – met lichter materiaal durfde racen in hogere categorieën en omdat hij vanuit een onmogelijke positie ook prachtige zeges boekte. Vandaar zijn bijnaam ‘Koning van Zolder’.

Een prachtig staaltje om dat te staven. Tijdens de Saison-Abschluss-Rennen in Zolder in 1975, een Duitse koers met toppers uit allerhande categorieën gaf je iedereen met je Alpine het nakijken.

Albert: “Klopt. Dat was voor 100.000 toeschouwers. De Duitse piloten voor mij dachten dat er in de laatste ronde voor de Sacramentshelling met de gele vlag – voor gevaar op de baan – werd gezaaid. Maar ik zag dat er met de witte vlag werd gezaaid – waarschuwing voor een tragere piloot voorop. Met mijn renault alpine A110 bleef ik voluit gaan en passeerde ik nog enkele zware Duitse bolides van 800 pk die op Le Mans meereden. Ik had hele koers op de derde plek gereden

maar won totaal onverwacht.” De massa was – zo vertelt iedereen die er was – uitzinnig.

Je komt nog vaak op het circuit en woont zelfs in de buurt?

Albert: “Het circuit is een beetje mijn tweede thuis. Eerst woonde ik boven de Pilots Club tot eind jaren 70, dat was een dancing die ik uitbaatte (waar nu het appartementsgebouw staat dat uitkijkt op de Jacky Ickx chicane). In de jaren ‘80 ben ik verhuisd naar de andere kant, voorbij de Sacramentshelling, in de Pastoor Ballingstraat.

Hoe ben je begonnen met racen?

Albert: “Ik heb een NSU TT gekocht bij garage Audi Willems in Houthalen op de Grote Baan. Daar ben ik slaloms mee gaan rijden, bergkoersen in Wallonië, heel gezellig en plezant. Dat was ook de auto waar ik mee ging werken. Ik kocht geen auto’s als ik ze niet kon betalen. Ik heb uiteindelijk alles zelf opgebouwd vanaf nul. Mijn vader was mijnwerker. Als ik om een auto had gevraagd, had ik een lap rond mijn oren gekregen. Ik heb de vakschool gevolgd, maar ben wel altijd met auto’s bezig geweest en heb het mezelf geleerd.”

“EEN NSU TT VAN GARAGE WILLEMS”

Hoe zou je je rijstijl omschrijven?

Albert: “Ze zeggen dat ik een beheerste, mooie rijstijl heb. Die heb ik ook Koen en Kris Wauters aangeleerd. Dat zijn ‘propere’ piloten geworden, die zul je niet snel stukken zien maken. Eerst heb ik ze op de parking van mijn bedrijfje AD Sport leren schakelen met tussengas, tot vervelens toe.”

Albert is niet de meest spraakzame, maar de piloten die naar hem luisterden, kregen wel de beste opleiding en waren na twee jaar trainen 6 tot 7 seconden sneller op een rondje. Naast ‘Koning van Zolder’ heeft hij bijgevolg een tweede eretitel: ‘Held van het tussengas’. Bij de niet-gesynchroniseerde versnellingsbakken van toen moest je bij het terugschakelen in de race tussengas geven (‘dubbel klutsen’) om de motor op hogere toeren te brengen, anders riskeer je een schok en zelfs achteraan weg te schuiven. Albert beheerste dat tot in de perfectie en hij heeft er een geruineerd

rechterbeen aan overgehouden van de voet scheef op de pedalen te zetten.

En waar heb je zelf de stiel geleerd Albert?

Albert: “Bij Teddy Pilette, gewezen Formule 1 piloot, wiens vader André Pilette, een raceschool uitbaatte op het circuit, met een aantal formule- autootjes. Daar hebben onder meer ook Thierry Boutsens en Michael Andreotti de stiel geleerd. Ik was een beetje zijn poulain, Teddy kwam bij ons aan huis en hij zag blijkbaar een goede piloot in mij.”

Is er nog een andere verklaring voor je succes? Je eigenzinnigheid misschien?

Albert: “Ik reed veel en vaak ook in categorieën met andere wagens. Ik doe zelden hetzelfde als de rest. Dat is een rode draad door mijn carrière: als underdog iets anders proberen en er telkens meer uithalen dan iedereen voor mogelijk hield.”



Tijd voor een tweede straf staaltje uit Alberts carrière: een overwinning in zijn eerste 24 uur in 1983.

Albert: “Ik reed met Raymond Raus in een Renault 5 Turbo. De hele koers door reed ik achter die Bastos-BMW’s die in het Europees Toerwagenkampioenschap (ETCC) reden. Telkens die mannen tankten, ging ik erover maar werd ik teruggepakt. In de laatste ronde ben ik ze nog voorbijgegaan. Ik had dik 16 uur gereden, want ‘Mon’ was ziekjes. Eigenlijk maakte ik geen schijn van een kans... Wij bouwden indertijd zelf ons wagens. Dat mag nu niet meer. Toen ik begon te racen kon

iedereen een auto bouwen. Toen waren er ook veel meer deelnemers. Het zijn de mannen die vanachter meerijden die de koers maken. Dat waren andere tijden. Nu moet je netjes binnen de lijntjes kleuren en komt alle materiaal van de constructeurs. De geluidsnormen op circuit zijn bijvoorbeeld strenger dan op openbare weg. Het is perfect mogelijk dat wie in de garage een Porsche koopt er wel op de openbare weg mee mag rijden, maar niet hier.”

“HELD VAN HET TUSSENGAS”

Het heeft tot gevolg gehad dat Albert vaak de afgunst van anderen uitlokte en vaak gecontroleerd werd. Hebben ze het je vaak moeilijk gemaakt?

Albert: “Ik ben nooit gedeclaseerd. Hoewel ze me – bij manier van spreken – vaak helemaal uitkleedden. Ik herinner me dat we onze Porsche voor de GTB – ik reed toen met Paul Kumpen en Bruynooghe – moesten laten demonteren. Alle concurrenten spanden samen, en wilden absoluut dat de motor nagemeten werd. Ze dachten dat we er een 3,8 liter van gemaakt hadden in plaats van een 3,6. Natuurlijk bleek die auto OK,” en er volgt een beheerste smile.

“IK HEB NOG EEN GOEIE ALPINE STAAN...”

Wat is er bijzonder aan het circuit van Zolder? Past het bij je rijstijl? Of is het omdat je er zo vaak reed dat je er zo vaak won?

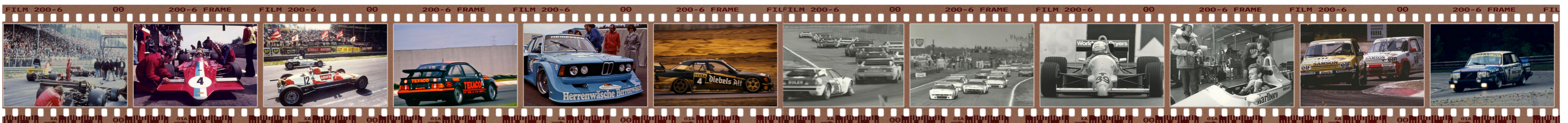
Albert: “Op het circuit van Zolder is gewicht en de afstelling van de ophanging belangrijker dan het verschil in PK’s. Nog niet iedereen heeft

dat vandaag door. Je moet de juiste balans vinden, en dan ga je sneller door de bochten. Tijdens een 24 uur ziet een auto af, zeker in Zolder. In Francorchamps is het simpel: zo hard rijden als ge kunt. In Zolder moet je je rijstijl aanpassen of de auto breekt. De onderdelen – wielagers en dergelijke – worden zo heet dat ze fragiel worden en het begeven. Ontelbare versnellingsbakken van Porsches zijn hier gesneuveld.”

Ben je nog bezig met autosport of ben je nu louter toeschouwer?

Albert: “Tot voor enkele jaren was ik nog actief in Spanje in racerij, op het circuit van Ascari waar ik mijn eigen gebouwde Scotty verhuurde. Nu leid ik het leven van een gepensioneerde en doe ik enkel wat ik wil. Soms sleutel ik nog wel aan auto’s.”

Maar als in de loop van het gesprek even nieuwe formats voor rookies en jonge piloten ter sprake komen, fonkelen de ogen van Albert. “Dus de 996 die ik heb staan zou daaraan kunnen deelnemen? Er staat nog een hoop goed materiaal bij mij. Ook nog een hele goeie Renault Alpine... Genoeg om opnieuw in een klasse te starten,” en we lachen smakelijk.



1973-75

FORMULE 5000

Tussen 1973 en 1975 werd de Grote Prijs van Zolder gereden met F5000 wagens. Deze lichte wagens waren heel populair bij het publiek.

1975-1988

EG TROPHY

De EG Trophy was een manche van het EK voor toerismewagens. Er stonden vaak Belgen op het podium.

1977

BERGISCHER LÖWE

De Bergischer Löwe bracht jarenlang het hoogste Duits autosport kampioenschap naar Zolder. In 1984 werd dit de welbekende DTM.

1979

BMW M1 CUP

De BMW M1 cup was destijds de absoluut snelste merken-cup waarin F1 piloten het opnamen tegen de beste sportscar piloten.

1988

F3000 GP

In de enige F3000 GP die in Zolder gereden werd, hebben 21 van de 26 piloten op de grid toen, het later tot F1 piloot geschopt.

1990

BBL CUP

Circuit Zolder organiseerde zelf het regionaal kampioenschap sinds 1990. Het was de aanloop naar het latere Belcar kampioenschap.

“IK DACHT DAT IK VANDAAG DOOF ZOU ZIJN” RECORDHOUDER OP SPA LEERDE IN ZOLDER RIJDEN

EDDY JOOSEN



Maar dat is gelukkig niet gebeurd. Evenmin heeft hij een fatale crash gemaakt, maar hij was er wel dichtbij in Zolder. De naam Eddy Joosen, nu 76, doet bij de jongere generatie misschien niet onmiddellijk een belletje rinkelen. Maar laat zijn naam vallen in Francorchamps, Le Mans, Daytona... of Zolder en iedereen zal bevestigen dat hij een monument is in de nationale autosport. Het is mooi als dat monument, afkomstig uit Schoten, vertelt dat hij de eerste én een van de laatste en tegelijk mooiste rondjes op Circuit Zolder heeft gereden.

“In 1965 was ik 18 jaar, ik heb toen de Mustang van mijn vader ‘geleend’ en ben op een open racedag op Circuit Zolder komen rijden. Dat bestond toen al. ’s Anderendaags bekijkt pa zijn auto en heeft de banden in de mot: ‘Awel, jongen, gaan rijden op Zolder?’ Maar het viel wel mee, mijn vader was ook een grote autosportliefhebber. Ik moest nieuwe banden betalen, natuurlijk.”

“MET COLBERT EN STROPDAS AAN DE START”

Het is dus op Circuit Zolder dat je de race-microbe hebt opgedaan?

Eddy: “We kwamen met een caravan naar hier op vrijdag en volgden alle races van het weekend. Ik herinner me de eerste koers die ik gezien heb. Dat moet ook 1965 geweest zijn, een nationaal kampioenschap op Zolder. Ik herinner me een piloot die onder de schuilnaam ‘Remordu’ (Guy Hansez) reed met een Porsche 904, met blazer aan en stropdas.

Na de aankomst, doet die zijn helm af en gaat met blazer en aangetrokken stropdas het podium op. In die tijd was dat zo.”

Welke type wedstrijden reed je het liefst?

Eddy: “Sprintkoersen van een uur of zo deed ik liever dan uthoudingsraces. Dan kun je je helemaal laten gaan. En dat is toch waar het racen om draait. Ik heb 19 keer de 24 uur van Francorchamps gereden en ben nog altijd recordhouder wat betreft het aantal podia. Daar ben ik wel bijzonder fier op: 10 keer podium, waarvan 2 overwinningen.”

“Maar de 24 Uur van Zolder was wel altijd een belevings-, een familiegebeuren. Als amateur met een beperkt budget en enkele mechanici kon je deelnemen en gezellig barbecueën.”

Ben je in Zolder ooit in een echt gevaarlijke situatie beland?

Eddy: “Ik ben een keer gecrasht hier. In de Bianchi-bocht kreeg ik tijdens het Belgisch Kampioenschap (groep N) in 1989 met een Sierra Cosworth voor het Limburgse team Innara een klapband tegen 160 km per uur. Ik voelde het bij het uitkomen van de bocht, de wagen zakte vooraan links weg en ik vloog tegen de onbeschermdede muur op. Ik ben er zonder kwetsuren uitgekomen. ’t Is te zeggen: ze hebben me eruit moeten halen, want mijn hoofd zat gekneld tussen het stuur en de zetel. De Ford was op elkaar geplooid,” vertelt Eddy met een lach.

Vroeger was het blijkbaar leuker maar gevaarlijker rijden, zeggen ook andere piloten. Klopt dat?

Eddy: “Inderdaad. De Thierry Boutsen-chicane (kleine chicane), was er vroeger niet, we gingen daar rechtdoor.

De Jacky Ickx chicane was vroeger ook veel minder scherp. Daar vlogen we in vijfde over. Ik moet eerlijk zeggen dat het vroeger leuker was. Ze hebben later al die snelle bochten trager gemaakt door er chicanes voor te leggen. Vroeger vielen er wel meer ongevallen én doden te betreuren. Er was destijds gemiddeld 1 dode voor elke 24 uur van Francorchamps. Ik heb in ’73 een 24 uur uitgereden terwijl er 3 doden te betreuren vielen. Waaronder een kameraad van mij. Dat is onmenselijk hard.”

Als we even pauzeren voor een foto en buiten in het geronk staan, zegt Eddy dat hij vroeger dacht nu doof te zullen zijn.

Eddy: “Maar het is niet gebeurd, gelukkig. Vroeger werd er véél meer geluid geproduceerd. Ik heb ooit in een BMW groep 5 met formule 2-motor gereden. Die maakte 11.000 toeren, en de uitlaat kwam zonder geluiddemping de langs de cockpit door. Als ik daar uit kwam had ik twee dagen nodig alvorens ik weer iets of wat normaal hoorde.”

Dat is topsport. Zou je opnieuw beginnen racen, moest je de klok kunnen terugdraaien?

Eddy: “Ik zou zo opnieuw beginnen. Een en goeie GT? Zeker weten... En met welke wagen? De Sierra Cosworth was de meest uitdagende. Daar haalden we 540 pk uit, en met zijn lichte chassis was die hondsbrutaal. De fijnste vind ik de BMW CSL, daar heb ik het meest mee gereden. Die heeft een ongelooflijke wegligging. Daar kon je makkelijk 100 pk

bijduwen. BMW heeft zijn auto’s altijd uitgerust met een fantastische wegligging.”

Enkele van de hoogpunten in zijn indrukwekkende carrière behaalde hij in een BMW CSL van het team Bastos-Castrol. “In die periode was ik een van de weinigen die iets aan de racerij overhield,” aldus Eddy. Vroeger in zijn carrière maakte hij indruk in tal van races voor Renstal Excelsior en het Italiaanse Luigi Team.



Je schreef in 1977 en 1982 de 24 Uren van Francorchamps op je naam. En toch beleefde je hier de mooiste momenten.

Eddy: “Inderdaad. In 1991 en 1992 heb ik, met mijn zoon Tim in het team, deelgenomen aan de Carglass Cup, de voorloper van de Belcar, met een Mercedes AMG. Dat is een van de mooiste momenten van heel mijn carrière. Ik ben hier dus begonnen racen en ben er gestopt. Toen kende ik het circuit als mijn broekzak, elk putteke wist ik liggen.”

“IK HEB VANDAAG NIET VEEL ZIN MEER OM HARD TE RIJDEN” STRAFFE DEMARRAGE OP DE MOOISTE PLEK

TOM VANNOPPEN

Tom Vannoppen reed die dag wel hard. Heel hard. Hij pakte in 2002 een zilveren medaille op het WK veldrijden op het circuit. Mooier tweede worden dan op het circuit, met zijn pittige parcours en kolkende mensenmassa, is onmogelijk. Mario Declercq won maar goudgenoot Tom, geboren in Ham en met een twaalfal profzeges op zijn palmares, is de man om ons iets te vertellen over het circuit voor fietsers - en over zijn memorabele WK.

“De laatste demarrage van mij in de laatste ronde op de Sacramentshelling was ook mijn finale stuiptrekking,” geeft hij toe. “Ik was in het begin van de wedstrijd al eens alleen vooraan weg geweest. Het was een alles-of-niets actie. Ik hoopte dat Sven Nys en Mario naar elkaar zouden kijken, maar jammer genoeg hielden ze de benen niet stil. Mario, mijn teammaat en kopman, heeft nog naar mij geroepen, maar ik ging er vol voor.”

Heb je ooit een gelijkaardige ervaring gehad?

Tom: “Nee nooit meer. Dat was een unieke dag. Een uur lang door een schreeuwende mensenmassa fietsen, het is extra vermoeiend door al dat lawaai. Het stukje Sacramentshelling was eigenlijk een rustpunt, om even te recupereren van het gejoel. Er waren 47.000 toeschouwers. Op andere crossen is misschien de helft van die massa aanwezig. Dat WK is een stuk van mij geworden. Ik word er nog wekelijks over aangesproken: ‘Zeg, ik was daar toen’. Precies of heel de provincie er stond.”

Waar ging je vroeger trainen? Toch niet op het circuit...

Tom: “Het is inderdaad een heel aparte setting. Je rijdt onder die brug door en komt als veldrijder in een andere wereld. Met een aankomst op asfalt en tribunes propvol mensen... Ik ging in de aanloop naar dat WK daarom soms trainen op De Kluis, daar had ik de juiste ingrediënten: los zand en allerhande hellingen. Dat is bovendien - net zoals de off road stukken op het circuit - een prachtige omgeving. Maar ook in Ham en Lummen had ik trainingsroutes. Het hing er een beetje vanaf voor welke koers ik me voorbereide.”

Of fietsen de gevaarlijkste sport is tegenwoordig? Een binnenleggertje.

Tom: “Daar twijfel ik geen seconde aan. Gewoon trainen is al een hele onderneming. Twee uur rijden op een fietspad tegen 30 per uur, tussen het verkeer, dat is een jungle hé. Dan is fietsen op het circuit een zaligheid. Ze komen van ver om op het circuit te rijden. Het avondfietsen lokt mensen van heel Vlaanderen. Zeker voor jonge coureurs is dat een fijne omgeving. En het is niet zomaar vlak: je maakt kilometers maar ook hoogtemeters. Er staat bovendien altijd wind van de ene of andere kant. Je hebt weinig beschutting. Ik heb het vroeger ook wel gedaan. Maar ik trainde meer achter een brommer.”



“LIMBURG WORDT HET MEKKA VAN DE WIELERSPORT”

En dan moet de Velodroom nog open gaan. Wat mogen we daarvan verwachten?

Tom: “Limburg was al het mekka van de recreatieve fietsers met het Fietsroutenetwerk, met de nieuwe Velodroom worden we het mekka van de wielersport. Het is hier een echt fietsparadijs.” Dat gaat zonder twijfel een positief effect hebben: je zal meer talenten aantrekken, er gaan nieuwe talenten in het pisterijden ontdekt worden. En er zullen er zijn die doorbreken. Een Frank Corvers bijvoorbeeld (renner uit Koerse), actief tot 2002 en ooit tiende in de Ronde van Vlaanderen) moest naar Duitsland om te gaan trainen in het pisterijden.”

Als je opnieuw kon beginnen, zou je dan ook voor het veldrijden kiezen?

Tom: “Ik zou het veldrijden combineren met mountainbiken. Om verschillende redenen: de ambiance, de techniek, het prijzengeld. Mountainbiken is gemoedelijker. Er hangt altijd een ontspannen sfeertje, er is minder discipline. Maar de sport begint ook populair te worden en dat gemoedelijke gaat er wat uit.” “Mountainbiken is bovendien een Olympische sport, veldrijden niet. Je hebt grote wedstrijden in Nederland en Duitsland... Vraag eens in Wallonië wie Sven Nys is en er is veel kans dat je helemaal geen antwoorden krijgt.”

Kijk je naar het wielrennen op TV? Heb je een favoriete coureur?

Tom: “Bwah, af en toe. Ik ben zeker geen fanatieke koersfanaat en heb geen speciale favoriet. Natuurlijk zie ik mannen als Mathieu of Wout graag bezig, ik bewonder hun talent. En af en toe pik ik nog wel eens een koers eruit om live te volgen. Ik ben wel nog actief in het wielrennen. Momenteel als jeugdtrainer bij Woutim Argenta Optimus cycling team, met onder meer Joren Vanhout. Die heeft als enige junior meegereden tijdens het jongste WK veldrijden. Dat zegt wel iets. En tot voor kort was ik ploegleider bij het veldritteam van Pauwels Sauzen. Toen stond ik elke week in het veld.”

“WIELRENNEN OP TV? BWAH...”

Rij je zelf nog?

Tom: “Ja maar ik heb nu niet meer zoveel zin om hard te rijden. Ik gravel regelmatig. Vaak alleen, vaak met een paar vrienden. We doen onder meer een route die ook rond het circuit komt. Je ziet, ik geraak er niet van los.”



2001-2005

FIA GT

Het FIA GT kampioenschap bracht de wagens uit de GT1 en de GT2 klasse aan de start voor een endurance race, tellend voor het WK.

2002

WK WIELRENNEN

Zolder is altijd fiets-minded geweest, met een eerste WK in 1969 en in 2002 met Mario Cipollini als winnaar.

1977-1980-2006

MOTORRACING

Zolder schenkt vanaf 1996 meer aandacht aan de motorsport. 2006 is een hoogtepunt met de MotorCross of Nations.

2010-2011

FORMULA SUPER LEAGUE

Een reeks voor enorm snelle formule wagens. Deze wagens stonden in de kleuren van internationale voetbalteams.

2020

COVID-19

Tijdens het covid jaar zat Circuit Zolder niet stil. Van de verplichte pauze werd gebruik gemaakt om het circuit te asfalteren.

2020-2022

DTM / RENE RAST

De DTM comeback was een veel besproken item. Met toppers als Rene Rast kwamen er veel grote namen opnieuw naar Limburg.

