



1. Bruxelles



2. La Source



3. Pouhon



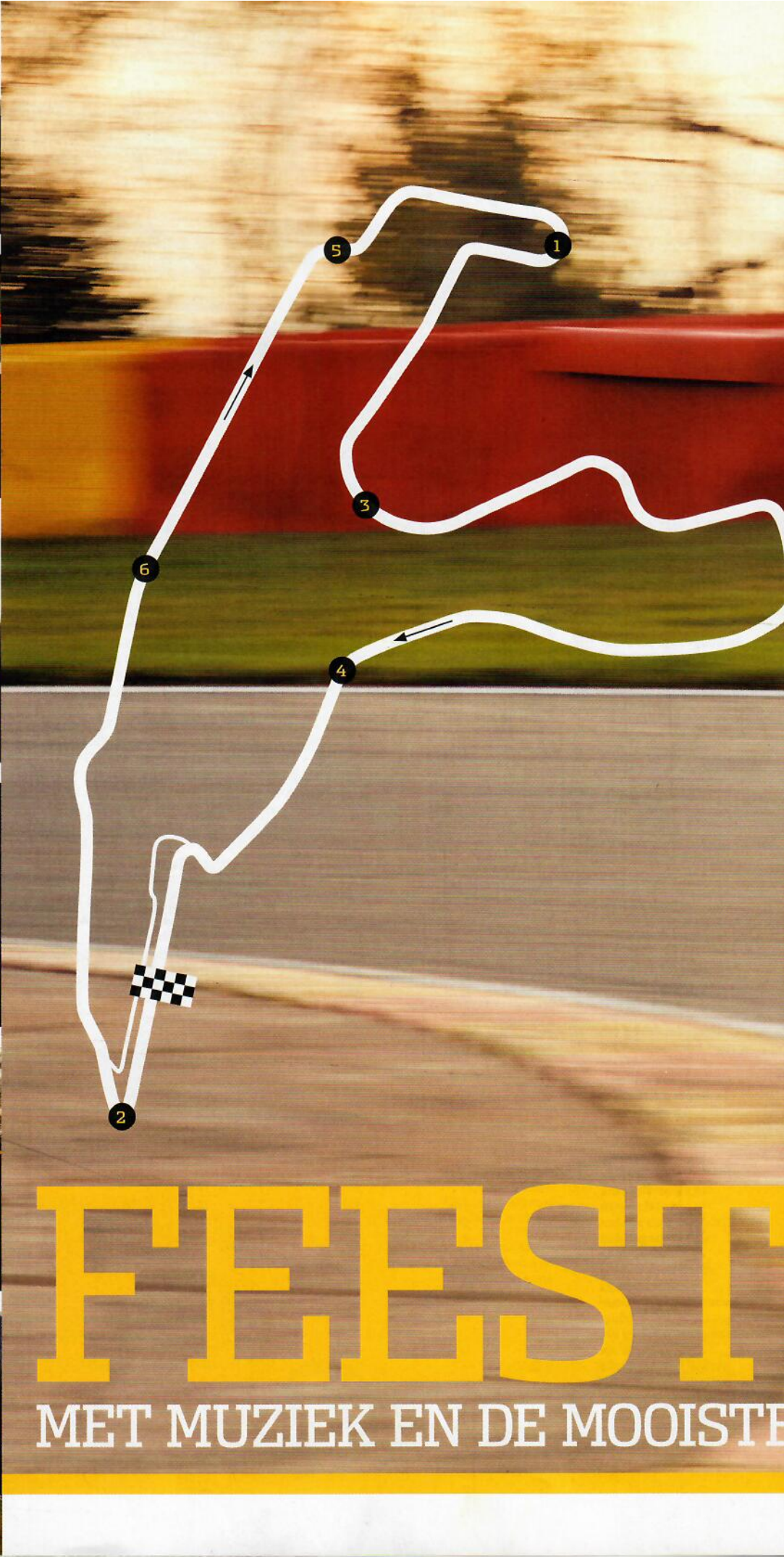
4. Blanchimont



5. Les Combes



6. Kemmel



FEEST

MET MUZIEK EN DE MOOISTE



LINGERS TER WERELD

Dit jaar viert het legendari-
sche circuit van Spa-Francor-
champs zijn 100e verjaardag.
Wat is een betere manier om
dit te vieren dan er zelf voor
de eerste keer te gaan rijden?

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN
FOTOGRAFIE JÉRÔME WASSENAAR

WAT IS HET MOOISTE CIRCUIT TER WERELD?", vraagt 'chief-instructor' van de dag Ron Simons zijn gasten, terwijl we om hem heen staan op misschien wel de beroemdste plek van de hele motorsportwereld: "De Nürburgring of Spa-Francorchamps?" De reacties vanuit de groep, die voorafgaand aan de trackday van vandaag samen met mij bezig is aan een grondige verkenning te voet, zijn gemengd. Ook al hebben we Simons een paar nummers geleden nog geïntroduceerd als de Nederlander die waarschijnlijk de meeste rondjes Nord-schleife onder de riem heeft, luidt zijn antwoord verrassend genoeg: "Spa-Francorchamps. En weet je waarom? De beroemdste bocht van de Ring is de Karroussel. Daar rijd je doorheen met wat zal het zijn: 80 kilometer per uur? Maar mensen komen van over de hele wereld naar Spa vanwege de bocht waar we nu staan, Eau Rouge. Hier gaat het tussen de 150 en 300 kilometer per uur. Heel snel, maar vol gas erdoorheen lukt in bijna geen enkele auto." Het gezelschap bestaat voor een groot deel uit oudere mannen met, afgaand op de peperdure auto's waarmee ze hierheen zijn afgereisd, de nodige levenservaring. Toch zijn ze uitgelaten als een groep jongens op een schoolreisje, tot en met de selfies toe. Dat is wat een close-up van het Eau Rouge-Raidillon-complex met een ware snelheidsfreak doet. Van dichtbij is de bocht nog veel intimiderender dan op welke foto of video ook. Steil als de scherprechter in de gemiddelde Waalse wielersklassieker, maar ook even hobbelig en onoverzichtelijk als het wegnnet waar onze zuiderburen zo berucht om zijn. Uiteraard is dit het hoogtepunt van deze omloop, maar je doet het circuit ernstig tekort door te denken dat de rest alleen maar bestaat om telkens op deze plek uit te komen.

Alweer in 1920 kwamen de toenmalig voorzitter van de sportcommissie van de Belgische Koninklijke Automobiellclub, Henri Langlois van Ophem, en de directeur van het lokale sufferdje La Meuse, Jules de Thier, op het lumineuze idee om de motorsportactiviteiten van voor de Eerste

Wereldoorlog te hervatten door op het wegnnet rondom de dorpen Francorchamps, Malmédy en Stavelot een bloedsnestratencircuit uit te zetten. Het was niet direct een daverend succes, aangezien er maar één deelnemer inschreef voor de openingsrace die in augustus 1921 werd georganiseerd. Maar motorrijders waren wel te porren om op de 15,820 kilometer lange, onverharde en vooral razendsnelle route van start te gaan. Dat was het begin van de roemruchte historie van Spa-Francorchamps. Een circuit dat in de loop van de jaren vooral gevreesd werd vanwege de extreem hoge snelheden en beroerde veiligheidsmaatregelen. Zou zelfs, dat races op Spa vaak minder inschrijvingen hadden omdat coureurs te bang waren om te komen. Maar na de grote verbouwing die onder druk van bezorgde Formule 1-coureurs in de jaren '70 werd uitgevoerd, toch ook geliefd door de grote diversiteit aan bochten die elk een unieke technische en mentale uitdaging met zich meebrengen.

Terwijl de ochtendzon net boven de bomen uitkomt om de laatste kenmerkende mistflarden boven het Ardense bos weg te branden, kan ik (behalve de amper 100 kilometer verderop gelegen Nürburgring) geen circuit bedenken dat zo mystiek en fotogeniek is. Misschien dat het te maken heeft met een van mijn allereerste herinneringen. Toen we onderweg naar de zomervakantie in Luxemburg ergens eind jaren '80 met de auto over het circuit reden, dat toen nog steeds deel uitmaakte van de openbare weg, zijn de rood-wit gestreepte kerbstones langs de kant voor altijd in mijn geheugen gegrift. Net als het getrapte oude pitcomplex dat er vandaag de dag nog precies hetzelfde uitziet. Als de trackwalk voorbij is en de motoren gestart worden om deze centenaire muzikaal op te luisteren, betrap ik mezelf dan ook op een haast kinderlijke nervositeit en anticipatie voor wat komen gaat. Zoals voorafgaand aan je eerste verjaardagen en 5 december. Eerst een paar rondes in de passagiersstoel naast Simons, die vandaag met zijn bedrijf RSRSpa de organisator van de circuitdag is, en een geschikt traktatie uitzoeken uit zijn vloot huurauto's. Eigenlijk dient





EEN MÉGANE R.S. IS OP EEN DAG ALS VANDAAG DE LANGZAAMSTE AUTO DIE WE TOELATEN', MELDT SIMONS TUSSEN NEUS EN LIPPEN'



Uiterst boven: de hairpin die het circuit volgde bij Eau Rouge voordat Raidillon werd aangelegd, maakte lang deel uit van de openbare weg, maar is nu in onbruik. Boven: zelfs de langzaamste bocht 'La Source' is lastig... Links: het uitzicht bij de tricky bergaf doordraaier Bruxelles is onvergetelijk. Links: oude mannen worden enthousiast als schooljongens.





de enige geschikte kandidaat zich als vanzelf aan, want Autovisie roept zélf sinds jaar en dag dat de Renault Mégane R.S. de ideale circuitauto is om mee te beginnen. Van nature superveilig, en tóch niet saai of eendimensionaal qua weggedrag. En, omdat het kan, dan ook maar gelijk eentje die door RSR is aangepast met andere dempers, remblokken, gewichtsreductie, een halve kooi, racestoelen en Michelin Pilot Sport Cup 2-semislicks. "Een Mégane R.S. is op een dag als vandaag de langzaamste auto die we toelaten", meldt Simons tussen neus en lippen. "Die jongen met die Honda CRX, zeg je?" "Die is er op een of andere manier tussendoor geglipt, denk ik." De gastenlijst is inderdaad van absurd hoge klasse, mede doordat over een paar dagen de klassiekerrace Spa 6 Hours op het programma staat, waarvoor een aantal deelnemers alvast aan het oefenen is. Maar modern spul is er ook genoeg. Zoals de Porsche 918 Spyder die door Simons flink wordt opgejaagd. Want een snelle auto is op Spa-Francorchamps maar de helft van het werk.

Het is een machtig gezicht om te zien hoe de Porsche van ons wegtrekt als we de krappe hairpin La Source aan het eind van start-finish verlaten. Maar nog indrukwekkender is de manier waarop we twintig tellen later weer op z'n bum-

per zitten bij het beklimmen van de 17% steile muur van Raidillon. En ik begrijp na de *trackwalk* hoe dat komt. Alsof de lay-out zelf nog niet spannend genoeg is, is het oppervlak van de bochtencombinatie behoorlijk pokdalig, waardoor er extra onrust in het onderstel komt. "Zorg dat je met je spiegels zowat langs de muur aan de rechterkant schraapt tijdens het insturen, dan een tik op de rem in de compressie, en zorg dat de auto recht staat als je bovenaan over de kam heen stuurt", luidt de opdracht. Klinkt logisch, maar aangezien je zelfs in een Mégane met zo'n 200 km/h arriveert, volgen al deze punten elkaar in zo'n rap tempo op, dat je timing op de tiende seconde nauwkeurig moet zijn. En dan nog voelt het meestal alsof je het verkeerd hebt gedaan, omdat de motor door het enorme stijgingspercentage doodvalt en de klim tergend langzaam lijkt te gaan. Gelukkig is het rechte stuk van Kemmel erna lang genoeg voor een moment van reflectie, opdat je de ronde erna weer beter beslagen ten ijs komt. Maar al te lang nadenken kan niet, want spoedig doemen de rebordjes van de Les Combes-combinatie al op, terwijl de snelheid ver over de 200 ligt. In één klap remmen we het gat naar de Porsche weer dicht, op weg naar stiekem misschien wel de moeilijkste bocht van heel Spa. Bruxelles is van bovenaf gezien een eenvoudige 180-graden



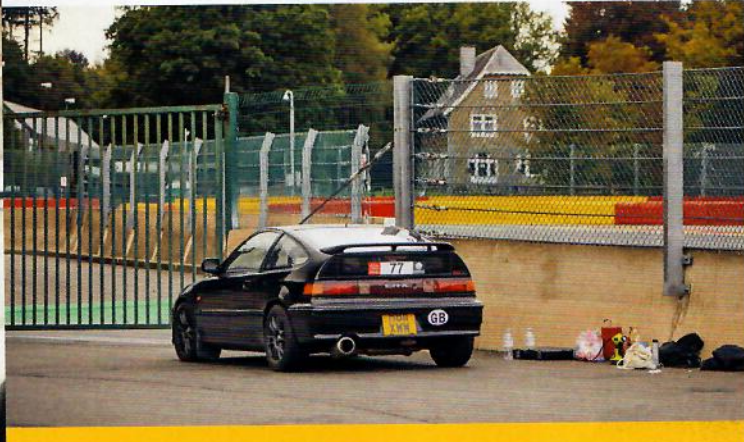
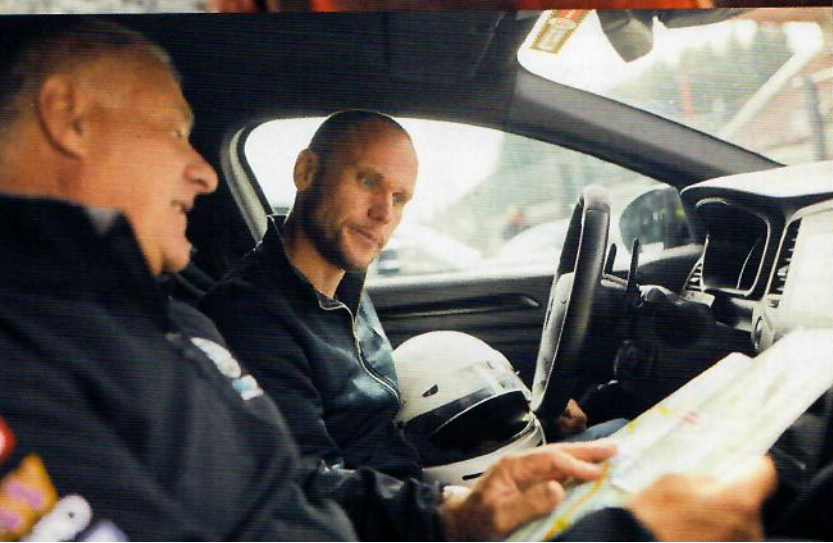
Boven: het duurt lang voordat je na het insturen de exit van Raidillon ziet. Dat maakt het extra uitdagend. Links: wie zich misdraagt of teveel herrie maakt, krijgt één waarschuwing. Daarna mag je naar huis. Uiterst rechts: onze held van de dag: de eenzame Brit in z'n Honda CRX die er eigenlijk niet had mogen zijn, maar zeker niet de langzaamste auto op de baan was.



doordraaier met constante radius, maar doordat hij bergaf loopt en negatief verkant is, zijn er allerlei lijnen mogelijk om correct bij de volgende linkerknik uit te komen. "Bij deze bocht heb je altijd het idee dat je te langzaam bent", doceert Simons, terwijl we met een handje overstuur naar beneden glijden. "Je kunt 'm laat insturen en de apex laat pakken, of heel diep inremmen en in een V-vorm erdoorheen. Het hangt allemaal van de auto en je eigen voorkeur af." Uiteindelijk winnen de 880 pk van de 918 het van de 300 pk van onze Mégane en verdwijnt hij gestaag uit beeld. Een mooi moment om de pits op te zoeken en van plek te ruilen.

Helaas hebben we daar alle tijd voor, aangezien een BMW M1 Procar een kilometerslang koelvoelstofspoor heeft getrokken, waarvan het opruimen zorgt voor een onbedoelde extra middagpauze. Gelukkig zijn de RSR-trackdays op Spa meer dan alleen mensen die rondjes rijden, want het circuit is vandaag volledig bemand met onvermoeibare marshals die ervoor zorgen dat de ergste gladheid een uurtje of wat later alweer van de baan is. Tevens wordt elke centimeter van de baan nauwlettend in de gaten gehouden vanaf de videomuur bij Race Control, zodat iedereen zich gedraagt en niemand te veel herrie maakt. Sowieso zijn de mores om door een ringetje te halen, met nagenoeg alleen maar rijders die weten hoe een achteruitkijkspiegel werkt, en niemand die ten koste van alles het ronderecord meent te moeten verbreken. Al wordt er vooral door de klassiekerracers werkelijk snoeihard gereden. Schitterend om te zien, nuttig om van te leren. Bijvoorbeeld hoe ik met het stuur eindelijk in eigen handen de bevreesde dubbele linker van Pouhon moet benaderen. Na Raidillon mogelijk de tweede mooiste bocht ter wereld. De aanloop ernaartoe is al zenuwslopend, omdat je net als bij Raidillon zo hard bergaf komt denderen, dat het voelt alsof je in een zwart gat wordt gezogen. Ogen fixeren op het witte bordje dat vlak voor het einde van de kerb aan de rechterzijde aan het hek hangt. Als je op dat punt en met de juiste snelheid instuurt, kun je met één en dezelfde stuurhoek de volledige combinatie ronden met het gaspedaal helemaal in het tapijt begraven. De radius van de bocht wordt namelijk steeds groter, zodat je ondanks de oplopende snelheid met dezelfde stuurinput over de ideale lijn blijft suizen, terwijl je het onderstel onder je op de limiet voelt wringen. Als het lukt, voelt het net zo spannend en bevredigend als de beroemdste bocht. Mislukt het, dan moet je in het gunstigste geval uitsturen omdat je te langzaam gaat, of mag je in het ergste geval blij zijn met de enorme uitloopstroken naast de baan.

'ZORG DAT JE
MET JE SPIEGELS
ZOWAT LANGS DE
MUUR AAN DE
RECHTERKANT
SCHRAAPT'

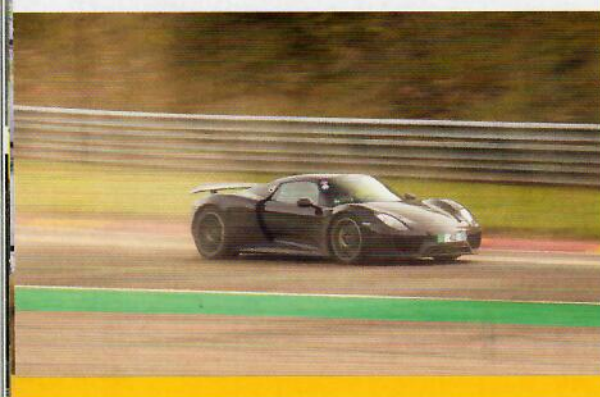
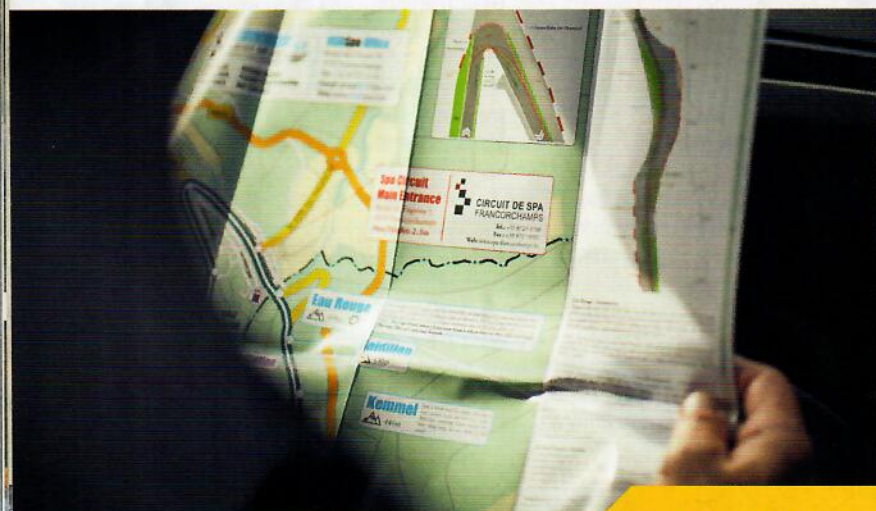


TRACKDAYS RSRSPA

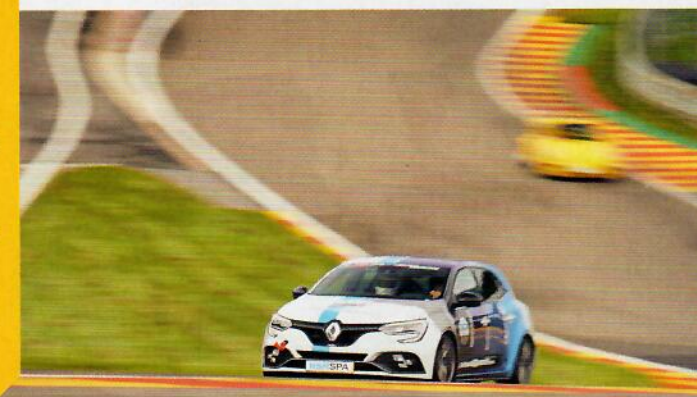
Hoewel we in Nederland misschien wel het saaieste wegennet ter wereld hebben, zijn we qua circuits op rijafstand verwend met Zandvoort, 'de kathedraal van de motorsport', de Nürburgring én Spa-Francorchamps op 'n paar uur rijden van elkaar. RSRSpa organiseert zeer regelmatig trackdays. Dit weekend kun je er bijvoorbeeld al terecht

(onder voorbehoud van overboeking) op 15 en 16 oktober. Maar ook op de 19e en 20e is de baan toegankelijk, alsook 6, 7, 10 en 14 november.

De prijzen variëren tussen de 549 en 899 euro voor een dag onbeperkt rijden. Een Mégane R.S. Trophy huren kost 949 euro per dag, een aangepaste 'RSR Edition' 1249 euro. Zie www.rsrspa.com.



Uiterst boven: Pouhon is in het droog al een absolute billenknijper, maar in de regen heb je bij een fout al gauw de volledige uitloopstrook nodig. Links: hulde voor de man die zijn 918 Spyder niet laat verstoffen in een kelder, maar hem gebruikt waarvoor hij bedoeld is. Rechtsboven: in elke bocht staan marshals gereed om te vlaggen en te helpen.

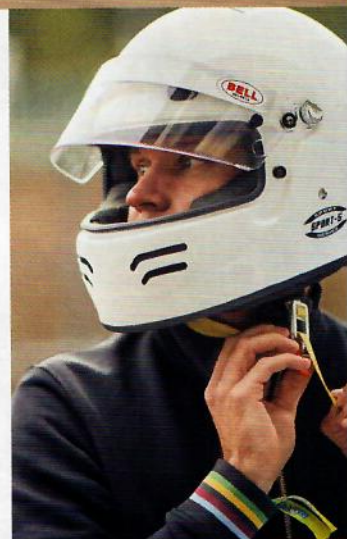


DOOR DE KLASSIEKERRACERS WORDT ER ECHT SNOEIHARD GEREDEN. MOOI OM VAN TE LEREN'

Ook de volgende vier bochten zien er van bovenaf niet heel bijzonder uit, want ze zijn in wezen stuk voor stuk draaibaarse knikken. De eerste combinatie heet Fagnes, maar persoonlijk vind ik de officieuze naam 'Pif-Paf' gepaster. Dat is namelijk wat je tegen jezelf moet zeggen als je de rechts-linkscombinatie aanvalt. Het rempunt bepalen is dankzij de stalen brug boven de baan een eitje, maar het moment kiezen waarop pif overgaat in paf, bepaalt je succes. Daarbij is de connectie met de Renault van levensbelang. Dit is een auto waarin je de rolfase zo kort mogelijk moet houden, omdat hij daarin de neiging heeft om te ondersturen. Op de rem is hij dankzij de vierwielbesturing mooi licht te houden van achteren, zodat-ie keurig de bocht in roteert. Op het gas sleurt hij zich met het sperddifferentieel precies daarheen waar jij met het stuur naartoe wijst. Maar alléén als je 'm in het toerenbereik houdt waar de turbo maximaal meeblaast. De juiste ingangssnelheid bepalen van bocht één is cruciaal, zodat je zonder over- of onderstuur, maar met de juiste *schwung* uitkomt bij het instuurpunt van de half-blinde linker. Daarna direct oversteken naar links voor 'Stavelot', die je elke keer te vroeg of te hard in hoekt. Zeker als je de hoge kerb aan de binnenkant meepakt, die je een flinke zet naar buiten geeft. De rechter die volgt, is nét niet vol gas, maar wel cruciaal voor de eindsnelheid op de lange klim die volgt. Vanaf hier is het pakweg twintig seconden plankgas, en toch is er geen moment om uit te rusten. Je moet namelijk met zo min mogelijk frictie de twee flauwe bochten bergop aan elkaar rijden om de snelheid erin te houden. Hoe sneller de auto, des te lastiger wordt het om ook hier exact de ideale lijn te pakken, zodat je recht aankomt bij de derde bocht die echt een aanslag doet op je bijniere.

We kennen 'm sinds een paar jaar allemaal dankzij de magistrale inhaalactie van Max Verstappen, die Felipe Nasr er buitenom inhaalde. En dat terwijl Blanchimont de snelste bocht van het hele circuit, zo niet de hele F1-kalender is. Maar de conclusie tot nu toe is dat Formule 1 kijken je in elk geval op geen enkele manier voorbereidt op zelf Spa rijden. Met een derde van het vermogen en zonder downforce ziet de hele baan er namelijk compleet anders uit. In een Mégane moet je dus wél een tik op de rem geven alvorens 'm erin te gooien. Ik zag Ron het eerder op de dag doen met een snelheid tegen de 200 km/h, zelf begin ik in ronde één met 160 op de klok. Ook al is de uitloop aan de buitenkant royaal, je voorkomt ongewild toch liever de onrust die het meenemen van de kerbstones met zich meeneemt. Ronde na ronde voer ik de snelheid op, maar ik zie nooit een getal hoger dan 180 km/h op de teller verschijnen als ik op de exit even vluchtig naar beneden kijk. Spa-Francorchamps vraagt nou eenmaal niet alleen wagenbeheersing en ervaring, maar ook gewoon ouderwets ballen om een goede rondetijd neer te zetten.

Verraderlijk is de overgang van deze ultrasnelle sectie naar het aanremmen van de krappe chicane bergop richting de finishlijn. Er is weinig referentie, dus zie je niet hoe ontzettend hard je hier komt binnenvliegen. Het asfalt is daarbij zeer hobbelig, zodat je het rempunt makkelijk te laat legt en kansloos bent voor een goede *turn-in* van de Bus-Stop. Offer de eerste rechter volledig op, zodat je met maximale drive het rechte stuk op knalt. Klaar voor de volgende ronde, op wat na 100 jaar inderdaad nog steeds het mooiste circuit ter wereld is.



Boven: Wie haalt wie in? De bestuurder van deze Lotus Cortina had ogenschijnlijk veel ervaring en weinig angst. Elke bocht ging op of over de limiet. Een genot om naar te kijken en luisteren. Opzij met die 911-jes!