



VELD RIJDEN

IN
100
VELDRIJDERS
20
KLASSIEKERS &
10
TALENTEN VAN MORGEN

JACQUES SYS

Lannoo

I 1902 1949

II 1950 1974

III 1975 1999

IV 2000 2014

V 2015 2024

**EEN GEVECHT
IN DE MODDER**

10

**ZOEKEN NAAR
EEN IDENTITEIT**

42

**DE KORTE
TERMIJN**

88

**DE VLAAMSE
HEGEMONIE**

158

**WERKEN MET
PIEKPERIODES**

208

De talenten van morgen

246

Cijfers, statistieken & trivia

256



Het vallen van de bladeren

Jacques Sys

Als er een rode draad door de geschiedenis van het veldrijden loopt, dan is die de verwoede pogingen van de UCI, de Internationale Wielervederatie, om deze discipline te internationaliseren. Maar in een wereldje dat in een zekere beslotenheid baadt, is dat een moeilijke opdracht.

Hoewel het veldrijden zijn oorsprong kent in Frankrijk, blijft het een soort Vlaamse kermis. De intensiteit van de wedstrijden, de relatieve bereikbaarheid van de renners, het geploeter in de modder, de tocht langs greppels en grachten, langs beijzelde paden of in het zand... het zorgt voor een aparte beleving en een bijzondere, haast intieme sfeer. Het is voor toeschouwers een gezonde winterse uitstap, een spektakel dat op televisie perfect in beeld wordt gebracht en, op een paar uitzonderingen na, telkens weer hoge kijkcijfers haalt.

Het heeft lang geduurd voor het veldrijden in al zijn aspecten een professioneel gezicht kreeg. Toen het Belgisch kampioenschap in 1910 voor het eerst werd ingericht, zegevierde de drievoudige Tourwinnaar Philippe Thys. Wegrenners zagen toen in het cyclocrossen een nuttige bedrijvigheid die de fysieke weerbaarheid verhoogde en dus goed paste in hun voorbereidingsprogramma. Het was dan ook niet uitzonderlijk dat er voor een nationaal kampioenschap, aanvankelijk gereden in en rond Brussel, tegen de driehonderd renners aan de start stonden. Maar het zou nog veertig jaar duren voor het eerste wereldkampioenschap werd georganiseerd. Met Jean Robic was het weer een Tourwinnaar die won.



De combinatie tussen de weg en het veld werd in de loop van de jaren steeds moeilijker. Veel ploegen zagen die absoluut niet zitten en zo gingen steeds vaker specialisten de cyclocross domineren. André Dufraisse en Renato Longo, de eerste heersers, bakten er op de weg niets van, Eric De Vlaeminck en vooral Rolf Wolfshohl deden dat wel. Albert Zweifel wilde dan weer niets van de weg weten. Ook is het typerend dat Sven Nys op de weg geen enkel aansprekend resultaat kan voorleggen, in tegenstelling tot zijn zoon Thibau. Nochtans was de Brabander het prototype van een professional, een renner met een innerlijke drang om grenzen te verleggen en limieten op te zoeken.

Het cyclocrossen oogt tegenwoordig veel minder zwaar dan vroeger, toen de modderige omlopen veel meer labeur leken te eisen dan de huidige snelle parcoursen. De afgelopen jaren bewezen Mathieu van der Poel, Wout van Aert en in mindere mate Tom Pidcock dat je het veldrijden wel degelijk naast het weg wielrennen kunt beoefenen. Toch leggen zij nadrukkelijk de focus op de weg. Het kan dat hun keuze een sportieve leemte nalaat als deze toppers het veldrijden helemaal de rug toekeren, maar deze discipline boogt op een traditie die stevig genoeg is om dat te overleven. Heel anders dan bijvoorbeeld zesdaagsen, die een verdrinkingsdood zijn gestorven, op de organisatie in Gent na. Het publiek herkent zich ook in de specialisten, in de echte veldrijder, die ervaart bij het vallen van de bladeren, zoals Eric De Vlaeminck het ooit verwoordde. Hij zei dat het ruisen van de bladeren en het fietsen in de natuur van hem een andere mens maakten.

Dit boek portretteert honderd renners die het veldrijden hebben gekleurd. Het biedt verhalen uit een totaal andere tijd, neemt de lezer mee op uitstap door het verleden en accentueert de rauwheid van deze nog altijd onderschatte discipline. Iedere renner heeft zijn verhaal. Vaak euforisch, dan weer tragisch; soms ontroerend, dan weer uitbundig. Net zoals de twintig veldritklassiekers die ruim aan bod komen, zich elk op hun manier een weg banen door dit wereldje. Met omlopen waaraan gesleuteld wordt, steeds weer met hetzelfde doel: van het veldrijden een zo attractief mogelijke sportdiscipline maken. Dat er nu een kans zou bestaan om veldrijden voor de Winterspelen van 2030 een olympisch statuut te geven, kan op termijn voor een boost zorgen.

De intensiteit van het veldrijden zorgt voor een aparte beleving en een haast intieme sfeer.

I

1902

1949

**EEN GEVECHT
IN DE MODDER**



De eerste specialisten werden in Frankrijk geboren.

Heel lang was het veldrijden een haast anoniem gebeuren. Toen het Belgisch kampioenschap in 1910 voor het eerst werd gereden, vond zelfs het officiële bondsblad het niet nodig om dat te vermelden. Ook de kranten hadden deze discipline nog niet ontdekt, hoewel de drievoudige Tourwinnaar Philippe Thys, toen twintig jaar, de eerste winnaar was. Een verdere uitslag van de eerste titelstrijd is niet bekend. Sommigen vroegen zich zelfs af of dat wel een kampioenschap was geweest. Het heet hier en daar dat de eerste wedstrijd om de driekleur pas in 1912 werd georganiseerd; een archief daarover lijkt er niet te zijn. Zeker is alleen dat die kampioenschappen plaatsvonden in en rond Brussel. Dat zou tot 1938 zo blijven.

Het epicentrum van het veldrijden lag in die periode in Frankrijk. Onlogisch was dat niet, want het is daar dat deze specialiteit werd geboren. Rond de geschiedenis hangen veel mistsluiers. In het begin van de twintigste eeuw zouden er al wedstrijden geweest zijn waarin van stad naar stad werd gereden, een tocht die ook over velden ging en waarin het toegelaten was om de fiets op de schouders te dragen. Maar algemeen wordt aangenomen dat fietsende militairen aan de basis liggen van het ontstaan van het veldrijden.

De jonge soldaat Daniel Gousseau bewoog zich aan het einde van de negentiende eeuw met zijn eenheid sneller door het bos dan de cavalerie op een paard. Franse soldaten werden vervolgens specifiek getraind om met een fiets door het bos te rijden. Veel eerder al werden de allereerste tochtjes op een fiets in het veld gemaakt door soldaten die op manoeuvres waren en de militaire wielrijders orders, brieven en andere berichten dienden over te brengen. Toen werd duidelijk dat een fietser zich in oorlogstijd niet tevreden hoeft te stellen met gewone wegen, maar moet rijden en lopen doorheen omwoelde velden, zich door de bosbegroeiing moet wringen en over grachten moet springen.

Het is niettemin Daniel Gousseau die geldt als de uitvinder van de veldritsport. Hij zal na zijn dood verder blijven leven op een affiche van fietsenconstructeur Peugeot waarop hij, gezeten op zijn fiets, zijn paardrijdende generaal begeleidt door bos en veld. Gousseau, een wielanfreak, maakte iedere zondag een tochtje door de bossen rond Parijs. Eerst alleen, later met een groep vrienden die almaar groeide. Zo organiseerde hij als eerste wedstrijden in veld en wei. Aanvankelijk alleen voor wielervrienden, maar later ook voor renners. Het bood ze de kans om in de winter competitief te blijven.

Het belang van Lapize

Het Franse ministerie van Landsverdediging steunde dit initiatief. Behendige fietsers zouden nog weleens van pas kunnen komen in de strijd tegen het steeds machtiger wordende Duitsland, zo werd geredeneerd. Bovendien bleken fietsers erg nuttig op onverharde bospaden. Tegenover het paard had de fiets het voordeel dat hij geen lawaai maakte en geen voedsel nodig had. Bovendien verplaatsten de fietsende soldaten zich op veel terreinen veel sneller dan hun collega's te voet of te paard.

Op die manier kwam het tot een bepaalde evolutie in het wielrennen en stond Gousseau in 1902 ook in voor het allereerste Franse veldritkampioenschap. Maar er kwamen amper renners aan de start en ook het publiek liep niet warm voor dit evenement. Pas toen Octave Lapize in 1910 de Ronde van Frankrijk won en zijn zege toeschreef aan de inspanningen die hij in winterse veldritten had geleverd, sloeg de stemming om. Lapize verrichtte baanbrekend werk. Steeds meer wegrenners trokken het veld in, ook al vonden velen het veldrijden als wintertraining nog altijd ongepast en zelfs vernederend.

Dat over deze discipline neerbuigend werd gedaan, was niet nieuw. Toch ontdekten nogal wat kampioenen tegen alle vooroordelen in deze discipline als een ideale voorbereiding op het wegseizoen. De Fransen Charles Pélissier of Jean Robic, bijvoorbeeld, of de Luxemburgse Tourwinnaar Nicolas Frantz. Maar het scepticisme bleef, het is de rode draad tijdens het begin van de veldritgeschiedenis.

Velen vonden het veldrijden ongepast en zelfs vernederend.



Al in de prehistorie hadden veldritten hun specifiek karakter.



290 renners

Intussen waren er nationale kampioenschappen in Zwitserland (1912), Luxemburg (1920), Spanje (1929) en Italië (1930). Alleen in Nederland was het lang wachten voor de eerste titelstrijd werd georganiseerd. Die zou er pas in 1963 komen, toen Huub Harings na een wedstrijd van anderhalf uur won. Tot een groot succes leidde dat niet meteen, want in de jaren zeventig reden profs en amateurs samen het Nederlands kampioenschap. Zo gebeurde het dat Hennie Kuiper in 1975 pas als twaalfde over de streep reed en toch kampioen werd bij de profs. Kuiper werd een paar maanden later in Yvoir wereldkampioen op de weg.

In België was een kampioenschap lang de enige wedstrijd die op een seizoen werd gereden, maar eigenlijk kon je die nauwelijks als een cyclocross bestempelen. De start- en aankomstzone lagen niet op dezelfde plaats, waardoor het publiek op die twee plekken samentroefte en het onderweg maar een desolate bedoening was. Er moesten zo'n 40 kilometer worden afgelegd, de eerste 10 kilometer werd er uitsluitend op de weg gekoerst. Dan volgden 20 kilometer in het veld en de laatste 10 kilometer weer op de weg. Daardoor konden wegrenners hun plek opeisen in de prehistorie van het veldrijden en pakten bijvoorbeeld Georges Ronsse (tweemaal), Jef Demuyssere en Maurice De Waele de titel. Het waren immers niet altijd de sterkste crossers die wonnen. Alles hing af van de start: als je die miste, mocht je het vergeten.

Niettemin nam het aantal deelnemers toe. Voor het nationaal kampioenschap van 1926, bijvoorbeeld, stonden 290 renners aan de start. Ook voor hen was dit een eenmalige gebeurtenis. Als ze meer wilden rijden, dan moesten ze naar Frankrijk, waar de crossen plaatsvonden op akkers, in open weilanden en bossen. Niet op de weg. En waar er minder deelnemers waren en de start niet alles bepaalde. Het zorgde voor een eerlijker koersverloop, met de Fransen als autoritaire meesters. In Frankrijk werd trouwens in de jaren dertig overgeschakeld van veldritten in lijn naar gesloten circuits. De andere landen deden dat pas na de Tweede Wereldoorlog.

Steeds meer weerklank

Het was geen toeval dat juist in Frankrijk de eerste internationale veldrit werd gereden en het Internationaal Criterium het levenslicht zag, de voorloper van het WK. Het was de Franse sportkrant *L'Auto* die met de steun van de



Lang werd veldrijden beschouwd als een lachwekkende discipline.

Franse wielervederatie een eerste internationale meeting organiseerde, het *Critérium international de Cross Cyclo-Pédestre*, zoals het officieel heette. De renners kregen in de Parijse voorstad Suresnes een parcours van 20,2 kilometer onder de wielen geschoven. Dat moest één keer worden afgelegd, want ook nu lag de aankomst op een andere plaats dan de start. Het was een cross op een heel spectaculair parcours, waarbij de doortocht aan een steengroeve een van de strategische plaatsen was. Een spectaculaire beklimming en vooral een duizelingwekkende afdaling, het zogenaamde *Trou du diable* (het Duivelsgat), waren de obstakels. Vooral daar verdrongen de toeschouwers zich. De Fransman Gaston Degy werd in 1924 de eerste winnaar.

De wedstrijd verwierf in de loop van de jaren een steeds grotere faam en werd vrijwel altijd in de buurt van Parijs afgewerkt. Alleen in 1947 was dat anders, toen het Luxemburgse Mühlenbach de organisatie kreeg en er voor het eerst rondjes (van 3,2 kilometer) werden afgewerkt in plaats van een lang parcours.

Zo werden de eerste specialisten geboren en domineerden de Fransen internationaal jaren aan een stuk. Een suprematie die nog lang zou aanslepen. Van de twintig keer dat het Internationaal Veldritcriterium werd gereden, wonnen Fransen vijftien keer, met Robert Oubron (vier keer) als recordhouder. Naast van tweevoudig Tourwinnaar Sylvère Maes (1933) waren er wel nog Belgische successen van Henri Moerenhout (1925) en twee keer Maurice Seynaeve (1934 en 1936). En met Josy Mersch staat er, in 1935, ook een verrassende Luxemburger op de erelijst. Duidelijk was dat het veldrijden steeds meer aanzien kreeg en niet langer werd beschouwd als een lachwekkende discipline voor atleten van de tweede garnituur. Integendeel zelfs. Je

moest constant rijden tegen de grens van de verzuring. En het was duidelijk dat je, naast loopvermogen, ook over behendigheid, explosiviteit en uithouding moest beschikken om op onverharde wegen en modderige stroken overeind te blijven.

Een weg vol hindernissen

Sport leeft bij de gratie van vedetten en dat was in het veldrijden niet anders. In Zwitserland leek deze sport door te breken toen Henri Rheinwald, de eerste Zwitserse kampioen, de ene wedstrijd na de andere won. Maar het succes steeg hem naar het hoofd en hij zou er al zijn geld hebben doorgejaagd. In België was vijfvoudig kampioen Maurice Seynaeve de eerste grote crosser en in Frankrijk verdrongen de tenoren zich. Je had

Roger Rondeaux en André Dufraisse, maar dus ook Jean Robic, die in 1947 het Internationaal Veldritcriterium won, de voorloper van het WK.

Steeds meer sponsors begonnen zich voor de cyclocross te interesseren. Het veldrijden werd commercieel aantrekkelijker. Maar de Internationale Wielervederatie, de UCI, liet het niettemin aan zijn lot over. Ook nu lagen de Fransen weer aan de basis van evoluties, zoals ze zich op tal van terreinen als pionier ontpopten. Op voorzet van de voorzitter van de Franse wielervederatie ging het Internationaal Veldritcriterium uiteindelijk vanaf 1950 op in het wereldkampioenschap. Dat het zo lang duurde om deze discipline in de etalage te zetten, had te maken met de manier waarop er nog altijd naar het veldrijden werd gekeken. Het was alsof de bonzen op het hoogste niveau zich van een en ander moesten overtuigen. Na een lange weg vol kronkels en hindernissen.



406599

Het veldrijden is van
oudsher een winterse
bedrijvigheid. Voor
renners en toeschouwers.



Roger Rondeaux need
vrijwel uitsluitend
in Frankrijk en
Zwitserland.



De eerste vedette

ROGER RONDEAUX (Fra)

Roger Rondeaux was de eerste acrobaat van het veldrijden. Door zijn stuurvaardigheid en behendigheid greep de Fransman drie wereldtitels op een rij. Hij voelde zich het best op loodzware en golvende omlopen en reed tijdens het seizoen vrijwel alleen in Frankrijk en Zwitserland.

Het was in februari 1951, in Mühlentbach, een stadsdeel van Luxemburg, bekend om zijn vele wandelroutes. De zon scheen, al had het er de dag voordien nog zwaar geregend. In het tweede officiële wereldkampioenschap stonden 27 renners uit zeven landen aan de start om te knokken voor de opvolging van Jean Robic. De Tourwinnaar van 1947 had het jaar voordien gewonnen, in een spurt met twee wees hij zijn kompaan Roger Rondeaux vier lengten terug. Nu wilde hij zich helemaal op het wegseizoen voorbereiden. Hij sprak luidop van komende epische duels met Louison Bobet, Ferdi Kübler en Hugo Koblet. En wenste Rondeaux het allerbeste.

Roger Rondeaux voerde nu de Franse ploeg aan, samen met de opkomende André Dufraisse, Pierre Jodet en Georges Meunier. Een indrukwekkend kwartet, vier renners die niet zonder ambitie van start zouden gaan. Zij moesten de Franse overmacht belichamen. Veel tegenstand leek er trouwens niet te zijn: vier renners uit België, Luxemburg, Zwitserland, Italië en West-Duitsland, terwijl Nederland slechts drie deelnemers afvaardigde. Onlogisch was dat niet. Het veldrijden stond bij onze noorderburen nog in de kinderschoenen, er waren amper wedstrijden. En werd die al eens op touw gezet, dan stond niet de Nederlandse Wielerbond in voor de organisatie, maar deden wielersclubs dat, puur op eigen initiatief. Er zou trouwens geen enkele Nederlander het einde halen. Dat was al even

GEBOREN	15 april 1920 in Mareuil-le-Port
OVERLEDEN	24 januari 1999 in La Rochelle
PROF	Van 1945 tot 1958
UITSCHIETERS	<ul style="list-style-type: none">• 7x NK: 1947, 1948, 1949, 1951, 1952, 1953, 1954• 2x Internationaal Veldritcriterium: 1948, 1949• 3x WK: 1951, 1952, 1953

pijnlijk als het jaar voordien toen vier Polen deelnamen, maar stuk voor stuk met stille trom uit de wedstrijd verdwenen. Het WK zocht duidelijk nog naar zijn identiteit en naar een internationaal gezicht.

Een puncher

Vooraf twijfelde niemand aan de zege van Roger Rondeaux, een boerenzoon uit de Champagnestreek. Met zijn 1,60 meter en 55 kilo was hij het prototype

van de veldrijder. Ambities om veel op de weg te koersen, had hij niet, ook al overwoog Rondeaux eens aan de Ronde van Frankrijk deel te nemen, gewoon om te zien waar zijn grenzen lagen. Maar hij vouwde dat voor-nemen snel op. Als hij al eens op de weg reed, dan was dat alleen in functie van het veldritseizoen.

Roger Rondeaux was de oudste van de Franse deelnemers en de regerende nationale kampioen. Hij torende boven iedereen uit. Alleen kunnen er in het veldrijden onverwachte dingen gebeuren. Een defect op een slecht moment, een pijnlijke valpartij, Rondeaux wilde zich daartegen wapenen. Hij zorgde al meteen na de start voor een hoog tempo om de concurrenten buitenspel te zetten. De camera's van de Franse televisie lieten dit verba-zingwekkend schouwspel zien: de kleine Rondeaux vloog met zijn fiets op de schouder uit het struikgewas en sprong vervolgens op een stuk asfalt, waar hij meteen fors doordreef. In zijn kielzog, zichtbaar buiten adem, de

Zwitser Albert Meier en de Luxemburger Jean Kirchen. Verderop de andere Fransen, verrast en verslagen. Roger had ze in de stijl van een puncher te grazen genomen. Met krachtige, maar perfect gecoördineerde bewegingen, met zijn vermogen om zonder problemen een groot verzet rond te duwen. Op een parcours met veel klimwerk en over smalle en slingerende paden wees hij André Dufraisse meer dan 2 minuten terug. De nummer drie, Pierre Jodet, eindigde op net geen 4 minuten, Georges Meunier werd vierde en maakte het Franse feestje compleet.

De Franse dominantie was op sportief vlak niet bepaald bevorderlijk voor de verdere internationalisering van de cyclocross. Tal van kandidaat-veldrijders werden daardoor ontmoedigd, terwijl de Internationale Wielervedrijdersvereniging (UCI) deze discipline met de inrichting van een WK juist meer in het uitstalraam wilde zetten. Maar er waren buiten Frankrijk nog te weinig wedstrijden waarin ze zich het vak eigen konden maken; de titelstrijd werd in die zin uitgevochten met ongelijke wapens. Alleen in Zwitserland was het veldrijden enigszins van de grond gekomen. Voor het WK werd er trouwens niet gegokt op wie zou winnen, maar op wie als eerste niet-Fransman zou eindigen. Dat zou de Zwitser Max Breu worden, die vijfde werd op meer dan 3 minuten.

Extreem leergierig

Eigenlijk had Roger Rondeaux het jaar voordien al wereldkampioen moeten worden, want Jean Robic wilde aanvankelijk niet aan dat WK deelnemen. Hij was de leermeester van Rondeaux en had hem tal van veldritkneepjes bijgebracht. Tussen beiden groeide een sterke band, ook al omdat Robic sterk onder de indruk was van de extreme leergierigheid van Rondeaux. Hij voorspelde hem al heel vroeg een grote carrière. In Franse wedstrijden klopte Robic geregeld Rondeaux, tot hij beloofde niet langer tegen hem uit te komen. Te beginnen in het wereldkampioenschap van 1950. Dat zorgde voor veel opschudding en eindeloze discussies, waarin ook de Franse Wielervedrijdersvereniging, aangevoerd door de toenmalige voorzitter Achille Joinard, zich bemoeide. Er werd een echt stukje theater opgevoerd, met veel over-en-weer gepraat. Tot Robic uiteindelijk zijn belofte terugnam.

Maar het was de laatste keer dat Robic in de arena trad tegen zijn vriend. Hij wilde zich nu helemaal op de weg toeleggen. In 1951 deed de Franse Wielervedrijdersvereniging niet moeilijk. Robic werd namelijk voor dit WK niet aangeduid, want hij had een zeer matig seizoen achter de rug. Toen hij dan in laatste instantie toch een ticket kreeg, weigerde hij dat pertinent. Nu was er wat hem betreft geen discussie mogelijk.

Tegelijk concentreerde Roger Rondeaux zich uitsluitend op het veldrijden, in het besef dat hij een grote kans had om zijn stempel te drukken. Het was een intelligente, doordachte keuze. Rondeaux wist wat hij kon, al had hij aanvankelijk gedroomd van een carrière als... vrachtwagenchauffeur. De op en neer rijdende vrachtauto's op de ouderlijke boerderij, het geronk van



Al van in de eerste ronde trok Roger Rondeaux ten aanval. Hij kon niet afwachtend koersen.

Roger Rondeaux vond het gemakkelijker om wereldkampioen te worden dan Frans kampioen.

de motoren, het maakte indruk op hem. Maar het was iedereen opgevallen dat hij met de fiets gemakkelijk en op een haast speelse manier de meest hobbelige hindernissen nam. Dat was in 1938. Zo begon hij aan zijn veldritcarrière.

Door de Tweede Wereldoorlog verzonk Rondeaux in de anonimiteit. Om pas in 1942 weer op te duiken. In het Frans kampioenschap, in de bezette zone, eindigde hij negende. Vervolgens 28ste in 1943 en veertiende in 1944. Geen indrukwekkende cijfers, de oorlog maakte het niet mogelijk om goed te trainen, er waren andere verplichtingen. Tijdens de oorlogsjaren bleef Rondeaux als het ware stilstaan, zijn loopbaan had er veel fraaier kunnen uitzien, maar dat geldt natuurlijk voor alle renners uit die periode. Aan zijn talent werd toen echter niet getwijfeld. Roger was een diamant van het zuiverste soort, hij moest gewoon zijn tijd afwachten. En werd

dan in 1945, in het herenigde Frankrijk, derde in het nationaal kampioenschap. Een voorbode van nog veel meer.

In 1947 won Rondeaux zijn eerste van zeven nationale titels. Hij bleef daarnaast op de weg rijden om conditioneel sterker te worden en nam onder meer deel aan de Dauphiné Libéré, de Ronde van Romandië, Parijs-Roubaix en Parijs-Tours. Dat was vreemd. Acht uur in het zadel zitten ondervond Rondeaux als een marteling, terwijl hij in een veldrit 90 minuten in het rood kon gaan en constant aanviel, daarbij geholpen door de loopgedeelten. Het leek er bij momenten op dat de kortbenige en heel laag op de fiets zittende Rondeaux een echte looper was, weggeplukt uit de atletiek. Met die kwaliteiten was hij in 1951 op de internationale scène begonnen aan een regeerperiode.

Groot temperament

Roger Rondeaux had al voor zijn eerste WK zijn klasse getoond. Hij zegevierde in 1948 en 1949 in het Internationaal Veldritcriterium en gold toen als het uithangbord van een nieuwe Frans gekleurde generatie. In 1949 had hij zelfs voor het eerst op het hoogste niveau Jean Robic achter zich gelaten, nadat hij al in de eerste ronde weggeflitst was en meteen een kloof van 40 seconden geslagen had. Het was zijn temperament, hij kon dat nooit bedwingen en koerste nimmer afwachtend. Tactiek was nooit aan hem besteed. Al was het hier wel de vraag of Robic voluit ging in de achtervolging op zijn vriend...

Roger Rondeaux leefde telkens weer sereen naar ieder wereldkampioenschap toe. Stress kende hij niet. In 1952 verlengde hij in Genève zijn titel, weer met iets meer dan 2 minuten voorsprong op André Dufraisse. Hij nam al in de eerste ronde het commando in handen, nadat thuisrijder Pierre Champion meteen na de start een speldenprik had uitgedeeld. Rondeaux verklaarde na afloop dat het makkelijker was om wereldkampioen te worden dan de nationale trui te veroveren. Eigenlijk maakte de aard van de omloop hem weinig uit. Baggeren door de modder of rijden op een hard bevroren parcours, hij kon te allen tijde terugvallen op zijn uitmuntende techniek en informeerde vooraf ook nooit naar de weersomstandigheden. Hij zou dat in 1953 tonen op het WK in het Baskische Oñati, zij het met iets minder autoriteit. Rondeaux moest lang het gezelschap dulden van zijn landgenoot Gilbert Bauvin, die hij uiteindelijk in een loopstrook achter zich liet. Na dat WK circuleerde even het verhaal dat Rondeaux, intussen net geen 33 jaar, het voor bekeken zou houden, maar uiteindelijk bleek dat niet meer dan een gerucht.

Maar ergens moet Roger wel gevoeld hebben dat hij over zijn hoogtepunt heen was. Hij diende nadien de fakkel door te geven aan André Dufraisse. Meer dan een zesde plaats, in 1955, zat er niet meer in nadat hij het seizoen daarvoor had moeten opgeven toen hij aan de leiding reed, maar ten val kwam. Toen, in 1954, had hij ook zijn zevende en laatste Franse titel behaald. Niettemin kreeg hij in 1956 nog een contract. Rondeaux was ook dan nog, in de nadagen van zijn carrière, een publicitair interessante renner door zijn aanvalslust en populariteit. Hij zou trouwens heel zijn loopbaan bij een ploeg onder contract liggen.

Een sportzaal

Roger Rondeaux zou uiteindelijk tot zijn 38ste actief blijven. Hij had vrijwel heel zijn carrière in Frankrijk en Zwitserland gereden, omdat hij hield van heuvelachtige omlopen. Maar in 1958 stond hij plots aan de start van een veldrit in Edelare en werd daar, op een omloop die hem aansprak, derde. Dat Rondeaux zo weinig over de grenzen trok, werd hem weleens aangewreven, alleen waren de mogelijkheden daarvoor niet zo groot. En klopte het hart van het veldrijden in Frankrijk, maar waren de omlopen daar, los van de weersomstandigheden, vrijwel identiek. Ook dat stuitte velen tegen de borst.

Roger Rondeaux zou tot lang na zijn carrière op hoge leeftijd fietsen, hij kon het niet missen. Hij stierf op 78-jarige leeftijd. Ter ere van hem wordt jaarlijks een tocht voor wielertoeristen georganiseerd in La Rochelle en omgeving. In Fouras-les-Bains, een dorpje in de buurt waar hij tot aan het einde van zijn leven woonde, werd in een middelbare school een sportzaal naar hem genoemd. Als eeuwige herinnering aan een merkwaardige kampioen uit de historie van het Franse wielrennen. Een renner die drie keer wereldkampioen werd, twee keer het Internationaal Veldritcriterium won en zeven nationale titels pakte. Dat soort renners mogen nooit verdwijnen onder het stof van de wielergeschiedenis. Al hoefde elke vorm van eerbetoon niet voor Rondeaux. Na zijn loopbaan genoot hij met volle teugen van zijn gezin, zijn vrouw, drie kinderen en acht kleinkinderen. Hoge eisen aan het leven stelde Roger Rondeaux niet. Hij was opgegroeid in een boerderij en droeg de eenvoud van dat bestaan altijd met zich mee.

Toch wordt Roger Rondeaux algemeen niet echt aangezien als een van de grootsten uit de veldritwereld. In boeken waarin de vedetten van dit wereldje de revue passeren, wordt hij weleens vergeten. Dat komt omdat het cyclocrossen toen te Frans en te weinig internationaal was. Maar dat mag zijn erelijst natuurlijk niet minimaliseren.



Eén veldrit won Roger Rondeaux slechts buiten Frankrijk, de wereldkampioenschappen buiten beschouwing gelaten. Dat was in 1947 in het Luxemburgse Mühlenbach. In hetzelfde Mühlenbach werd hij in 1951 voor de eerste keer wereldkampioen, de andere twee regenboogtruien veroverde hij in Genève en het Spaanse Oñati.

ROBERT OUBRON ^(Fra)

Zeventien titels

Robert Oubron was in zijn tijd een van de beste veldrijders ter wereld. Hij heerste met een zelden geziene autoriteit.

GEBOREN	18 april 1913 in Goussainville
OVERLEDEN	7 februari 1989 in Parijs
PROF	Van 1935 tot 1951
UITSCHIETERS	<ul style="list-style-type: none">• 4x Internationaal Veldritcriterium: 1937, 1938, 1941, 1942• 5x NK: 1941, 1942, 1943, 1944, 1946

Het leven is een aaneenschakeling van toevaligheden. Zo ook voor Robert Oubron. Toen hij op een zondag naar de cinema trok, zag hij actualiteitsbeelden van een cyclocross. Robert was toen veertien jaar en wist amper dat deze wielerdiscipline bestond. Hij was er meteen door getriggerd. Voordien had hij al een gemeentelijke wegwedstrijd gereden met een fiets die hij van zijn vader had geleend. Oubron zou op wielervlak uitgroeien tot een duizendpoot. In 1937 startte hij in de Ronde van Frankrijk, die hij als twintigste beëindigde. Een jaar later reed hij de Tour weer. De Tweede Wereldoorlog verhinderde dat hij die wegcarrière verder zou uitbouwen. Oubron stortte zich toen helemaal op het veldrijden.

Dat was logisch. Oubron was op dat moment al een tijdje uitgegroeid tot de nieuwe heerser van dit wereldje. Hij had met aandacht de manier van koersen van zijn tegenstanders bestudeerd. Vooral Hilaire Bertellin, die in 1930 het Internationaal Veldritcriterium had gewon-

nen, bleek voor hem een voorbeeld. Hij keek naar zijn manier van koersen en naar zijn materiaal, iets waar hij voordien absoluut geen aandacht aan besteedde. Via een selectiewedstrijd werd hij in 1936 voor het eerst opgenomen in de Franse ploeg voor het Internationaal Veldritcriterium, nadat hij eerder invaller was geweest. Hij eindigde tweede na Maurice Seynaeve. Het was het begin van een nieuw tijdperk, waarin Oubron zich echt als een crossgod presenteerde. Door zijn prestaties maar ook door zijn vriendelijke uitstraling. De Parijzenaar was niet alleen sterk en slim, hij voelde het verloop van wedstrijden goed aan en had een pedagogische dimensie en een coachende kant, die hem later in zijn carrière van pas zou komen.

Saaie overmacht

Robert Oubron won vier keer het Internationaal Veldritcriterium, een absoluut record. De eerste keer in 1937 toen hij het haalde voor de Belg Kamiel Vermassen, de kampioen van de ereplaatsen. Oubron kon alle omlopen aan en was technisch uitermate onderlegd. Hij zou het officiële wereldkampioenschap ook nog winnen in 1938, 1941 en 1942. De waarde van de laatste twee overwinningen mag niet overschat worden. Nadat in 1940 geen wedstrijd werd georganiseerd omdat de Duitse bezetter amper sportevenementen toeliet, werd het jaar daarop een schuchtere poging ondernomen om op een vernieuwd parcours in de buurt van Parijs een nieuwe cross in te richten. Er kwamen vrijwel alleen Fransen aan de start. Robert Oubron won zonder tot het uiterste te gaan. Hij deed dat in

Robert Oubron werd Frans kampioen op een omloop met 1300 traptreden.