

Tjabering Stek

Le Champion

Klassiekerbrevet

Welke is nu de mooiste?

Eindredactie :
Marga Stek – Oosterhuis
Klaas Stek

© Copyright Wierden, 2002.

Voor:

Wouter
Ruben
Maarten

*Mijn hartelijke dank wil ik graag uitspreken aan allen,
in het bijzonder de medewerkers van Le Champion,
die mij voor, tijdens en na het fietsen,
en bij het schrijven van dit boek tot steun zijn geweest,
Tjabering.*

Inhoud

Voorwoord	6
Mijn fiets	7
Le Champion Klassiekerbrevet	8
Welke is nu de mooiste	9
Amstel Gold Race	10
Parijs – Roubaix	10
Ronde van Vlaanderen	12
Luik – Bastenaken – Luik	13
Omloop het Volk	15
Waalse Pijl	16
Gent – Wevelgem	19
Grote Herfstprijs	20
Parijs – Brussel	21
Milaan – San Remo	22
Ronde van Lombardije	23
Kampioenschap van Zürich	24
Rund um den Henniger Turm	25
De titel: 'Mooiste'	27
De uitreiking van het Klassiekerbrevet	28

Voorwoord

Ieder jaar gaat het officiële profwielerseizoen begin maart van start met het verrijden van de klassieker: “Omloop het Volk”. Deze klassieker door de Vlaamse Ardennen, is een minder zware versie van de Ronde van Vlaanderen. Beide wielertoeren zijn fraaie tochten door schitterende natuur en behoren tot de zogenaamde A klassiekers. Tot de groep A klassiekers behoren de in dit boek beschreven 13 die in Frankrijk (3), Italië (2), België (5), Zwitserland (1), Duitsland (1) en Nederland (1). Verreden worden. Al deze klassiekers hebben om verschillende redenen de A status gekregen en zijn voor profwielrenners, als ze die winnend weten af te sluiten, van grote waarde voor hun erelijst.

Omdat het rijden van deze koersen slechts voor professionele en amateur wielrenners was weggelegd zijn zo’n 30 jaar geleden organisaties in binnen en buitenland zich in gaan zetten deze klassiekers voor toerfietzers te organiseren. Dit bleek een enorm succes. Begin jaren 70 noteerde de klassieker Parijs Roubaix zo’n 6000 deelnemers. De Nederlandse toerclub Le Champion ging daar destijds heen met 200 fietsenthousiastelingen. De Italiaanse klassieker Milaan - San Remo trok een zelfde aantal deelnemers in die tijd. In 1985 is bij Toerclub Le Champion het idee ontstaan om toerfietzers in de gelegenheid te stellen alle 13 klassiekers te fietsen. Wie alle 13 klassiekers had volbracht mocht zich de trotse eigenaar van het “Klassiekerbrevet” noemen.

Het probleem in die tijd was echter dat lang niet alle klassiekers door organisaties voor toerfietzers waren opgepakt. Hierdoor was Le Champion genoodzaakt om onder andere de klassiekers: De Ronde van Lombardije, Het Kampioenschap van Zürich, Rund um den Henninger Turm en de Grote Herfstprijs zelf te organiseren. Luik Bastenaken Luik werd weliswaar al door een Belgische vereniging georganiseerd, maar al sinds 1983 is er ook een zeer succesvolle versie van Le Champion.

Zo werd in 1985 voor het eerst de klassiekerweek georganiseerd en ging Le Champion op pad met 140 deelnemers teneinde in 10 dagen de klassiekers: Milaan San Remo, de Ronde van Lombardije, het Kampioenschap van Zürich en Rund um den Henninger Turm te fietsen. In 1986 werden de eerste klassiekerbrevetten uitgereikt aan hen die de alle 13 klassiekers gereden hadden.

Op dit moment hebben zo’n 700 mensen het klassiekerbrevet volbracht en gesteld kan worden dat het onder toerfietzers het meest begeerde brevet is wat een toerfietser in zijn of haar fietscarrière kan bemachtigen. Teneinde dit brevet te behalen is veel doorzettingsvermogen nodig; een toerfietser verdient zijn of haar brood op een andere manier en moet het allemaal in zijn of haar vrije tijd doen.

Dit betekent echter niet dat het fietsen van klassiekers jezelf afbeulen is met je verstand op nul en je blik op oneindig. Juist omdat de klassiekers altijd door schitterend landschap voeren, is het fietsen van klassieker te vergelijken met een beetje vakantie. Je fietst weliswaar een afstand van minimaal 200 kilometer over een veelal pittig geaccidenteerd parkoers, maar de rust, de ontspanning ondanks de inspanning en de ervaringen zijn met geen pen te beschrijven!

Tjabering Stek heeft in zijn boekje: “Le Champion Klassiekerbrevet, Welke is nu de mooiste”, getracht dit wél te doen en ik moet toegeven dat hij daar goed in geslaagd is. Een klassieker is een toertocht waarin schoonheid, mysterie, magie en nog veel meer credit zijn aan de koude rilling die je bevangt als je onder een finishdoek van een klassieker doorrijdt.

Iedere klassieker heeft echter zijn specifieke kenmerken die het fietsen ervan zo bijzonder maken. Dit kunt u slechts ervaren door ze zelf te gaan fietsen. Voor hen die overwegen dit te gaan doen, is “Le Champion Klassiekerbrevet, Welke is nu de mooiste”, een nuttig voorschot op een mooie ervaring die u mogelijk te wachten staat.

Ruud van der Velde
voorzitter Le Champion

Mijn Fiets



Fiets: Batavus – Pro X Cromo - Professional Columbus SLX Tubing (1996).



Zadeltas: AGU Quorum. Zadel: Rolls San Marco. Stuur: Inelli. Stuurlint: Cork Ribbon. Handels Sachs New Succes
 Voorderailleur: Sachs New Succes, Voorversnelling: Shimano 52-42-32, Achtercassette: 13-14-15-16-17-18-19-21
 Achterderailleur: Shimano STX Ketting: Sachs silver Pedalen: Shimano PD 1056



Achterband: Vredestein Fortezza 10 bar

Voorband: Continental Grand Prix 8.5 bar



Remmen: Sachs New Succes. Assen: Sachs New Succes.

LE CHAMPION KLASSIEKERBREVET

Ieder voorjaar worden er door professionele wielrenners de dertien ééndaagse voorjaarsklassiekers verreden. Deze monsterritten vinden plaats in Nederland¹, België², Frankrijk³, Duitsland⁴, Zwitserland⁵ en Italië⁶. De voorjaarsklassiekers spreken tot de verbeelding en er bestaat dan ook veel belangstelling onder wielervrienden om deze klassiekers als tourtocht te fietsen. Wielervereniging *Le Champion* met ruim 3.700 leden is in Nederland organisator van het zogenaamde *Le Champion Klassiekerbrevet*. Het *Le Champion Klassiekerbrevet* houdt de (co-)organisatie en de registratie in van de dertien voorjaarsklassiekers. Ik heb mij in 1996 aangemeld voor dit brevet. De eerste wielerklassieker voor mijn brevet (Amstel Gold Race, versie; Limburg Mooiste) reed ik in het voorjaar van 1997. In juni 2001 heb ik de laatste van de dertien wielerklassiekers voltooid (Rund um den Henninger Turm). Ik ben dankbaar dat ik in de goede gezondheid verkeer, waardoor het mij mogelijk was deze dertien klassiekers te kunnen rijden.

Men vraagt mij regelmatig hoe ik zo aan het fietsen ben geraakt. Aan de wieg van mijn wielersport stond mijn huisarts. Begin 1992 kreeg ik te maken met wat men wel 'de man met de grote hamer' noemt. Na een aantal consulten informeerde de huisarts of ik wel genoeg lichaamsbeweging nam. Wij hebben toen samen uitgerekend dat ik 1.850 meter per dag wandelde (in huis en een rondje door het dorp). 's Avonds in de luie stoel, voor de televisie, realiseerde ik mij dat ik inderdaad niet veel lichaamsbeweging had. Fietsen dat leek me wel wat. Na een poosje kocht ik op een veiling een fiets voor f 60,00. De reparatie kostte een zelfde bedrag. Op deze fiets heb ik drie weken rond gefietst. Deze fiets moest weg, hij was te klein. Ik had de smaak te pakken en ik kocht een 'nieuwe' fiets. Deze was wel veel duurder, maar ging helaas ook maar drie weken mee. Deze fiets raakte *total loss* bij een ongeluk in Zuid-Frankrijk op een weg langs de Middellandse zee. Ik kwam in het ziekenhuis terecht met een gebroken rib en vinger, veel schaafwonden, tientallen blauwe plekken en mijn beide armen in een mitella. Het gevolg was dat mijn vrouw en ik, met onze auto en caravan, moesten worden gerepatriëerd door een chauffeur van de ANWB. Er moest weer een nieuwe fiets komen. Met deze fiets heb ik mijn eerste klassieker gereden: Luik-Bastenaken-Luik.

Hoe ik er toe kwam om mijn eerste klassieker Luik-Bastenaken-Luik te gaan doen, is snel verteld. Iemand stelde in het najaar van 1992 voor om 'met z'n allen' Luik-Bastenaken-Luik te gaan fietsen. Ik stemde ermee in. Tijdens het maken van de fietsplannen in april 1993 waren we nog met zijn vijven. Uiteindelijk ging ik op 14 augustus 1993 in Luik alleen van start. Ik was vol twijfel over mijn kunnen bij de aanvang van mijn eerste wielerklassieker, die 245 kilometer lang is.

Het spreekt voor zich dat je een wielerklassieker niet zomaar even op een zonnige namiddag 'doet'. Zonder een goede voorbereiding kan een dergelijke fietstocht uitdraaien op een klassieke kwelling of een totaal fiasco. Alleen al door de afstand van minimaal tweehonderd kilometer is een klassieker een enorme opgave en daar doen de heuvels en de weergoden nog een flinke schep bovenop. Voor elk 'klassiekerjaar' heb ik me daarom geprobeerd goed voor te bereiden. Dit betekende voornamelijk dat ik veel kilometers moest 'maken'. In het najaar van 1996 ben ik begonnen met de trainingen voor de wielerklassiekers. Om een indruk te geven van mijn trainingsinspanningen: ik ben 'de wereld rondgefietst'. De afstand die ik per fiets heb afgelegd vanaf het najaar van 1996 tot aan de laatste finish in Wiesbaden in juli 2001 bedraagt ruim 40.000 kilometer; een virtueel rondje om de wereld.

Le Champion organiseert in het kader van het Klassiekerbrevet, de Klassiekerweek 2001 met de tochten: Milaan-San Remo, de Ronde van Lombardije, het Kampioenschap van Zürich en Rund um den Henninger Turm. Voor de Klassiekerweek heb ik ongeveer 2.750 kilometer getraind. In de winter daaraan voorafgaand ben ik, om zo goed mogelijk in conditie te blijven, wekelijks naar een sportschool geweest.

De zaterdag voorafgaande aan de klassiekerweek fietste ik van Wierden naar Abcoude en weer terug. Dit was een tocht van in totaal 275 kilometer. Die dag heb ik bijna elf uur op de fiets gezeten. Op de

¹ Amstel Gold Race

² Omloop het Volk, Ronde van Vlaanderen, Gent-Wevelgem, Luik-Bastenaken-Luik, Waalse Pijl

³ Parijs-Roubaix, Parijs-Brussel, Grote Herfstprijs

⁴ Rund um den Henninger Turm

⁵ Kampioenschap van Zürich

⁶ Milaan-San Remo, Ronde van Lombardije

terugweg in Rijssen (ongeveer tien kilometer van het einddoel) moest ik afstappen, omdat het 'licht uitging'. Na een paar minuten kon ik weer verder, want -zo redeneerde ik- met stil blijven staan kom je niet aan de finish. Moeizaam legde ik de laatste kilometers af.

Bij vele klassiekers stond mijn vrouw Marga, vaak samen met de echtgenotes van mijn wielermaatjes, langs de kant om ons clubje fietsers te voorzien van eten en drinken. In de auto zaten dan reserveonderdelen om materiaalpech te kunnen verhelpen. De ritten waarbij ik niet terug kon vallen op mijn verzorgers, langs de kant van de weg, vielen zwaarder: ik moest dan alles alleen doen, meenemen wat ik nodig had voor onderweg, zelf materiaalpech oplossen, bidons bijvullen en zelf de stempelkaarten laten afstempelen. Dit zijn factoren die het voor de wielertoerist verzwaren en de gemiddelde snelheid drukken.

Begrijp mij goed, aan de prestaties van de tourfietzers die deelnemen aan de klassiekers wil ik absoluut niets afdoen. Het is voor een ieder duidelijk dat, hoewel gesproken wordt over 'recreatie', de tourfietzers aan de klassiekers zwoegen, ploeteren, lijden; kortom: afzien. Het doorzettingsvermogen van een tourfietser is bewonderenswaardig en onvoorstelbaar, hoor ik vaak. Maar heeft iemand wel eens stil gestaan bij het uithoudingsvermogen van de vrouw achter die tourfietser? Nee, natuurlijk niet. De tourfietser eist alle aandacht, zorg, vertroeteling, bewondering en belangstelling voor zich op, vooral van zijn vrouw. Ik heb eens gelezen dat men de uitdrukking *engelen-geduld* officieel wil wijzigen in *Wielrennersvrouwen-geduld* en wie zo'n vrouw wel eens van dichtbij heeft gadegeslagen zal daar niet van staan te kijken.

De trajecten die wij wielertoeristen tijdens de wielerklassiekers rijden, wijken meestal iets af van het parcours dat de *profs* rijden. Een uitzondering geldt voor Milaan-San Remo en Parijs-Roubaix. Deze zijn gelijk aan het professionele parcours. Het traject van de andere klassiekers gaat veelal over fraaie binnenweggetjes door afwisselende landschappen -met vaak prachtige vergezichten- en door schitterende natuurgebieden. Een tourfietser komt hierdoor vaak op plekjes waar men normaal gesproken zelden of nooit komt.

Tijdens een wielerklassieker is moderne sport boven- en onderkleding van het grootste belang. Of het nu warm of koud is, het is altijd belangrijk om de juiste kleren aan te hebben. Naar mijn mening moet moderne fietskleding de transpiratie goed afvoeren. Katoenen kleding houdt het vocht vast en daar wordt een sporter koud van. De moderne stoffen waar sportkleding nu van gemaakt worden, voeren het vocht af en daardoor blijft de sporter droog en dus ook warm.

Welke is nu de mooiste?

Ik heb verschillende keren een wielerklassieker gereden waarbij na afloop, onder het genot van een hapje en een drankje, de vraag werd gesteld welke wielerklassieker is nu de '*Mooiste*'. "Je zult moeten toegeven dat bij", zegt de ene. "Ja, dat kun je nu wel zeggen, maar vergeet vooral niet", werpt de ander tegen.

Dit onderwerp is vergelijkbaar met de, eveneens onafwendbare discussie na afloop van een sluitingsceremonie van de Olympische Spelen. Daar is het antwoord, volgens mijn ervaring, tamelijk eenvoudig: na Barcelona is Atlanta het beste, en na Atlanta is zonder enige concurrentie Sydney de mooiste. Bij de weging van de titel voor de '*Mooiste*' wielerklassieker ligt het aanmerkelijk moeilijker.

Ik ga de verschillende klassiekers behandelen in de volgorde zoals ik ze gereden heb. Alle dertien komen aan de orde. Uit de beschrijvingen zal u duidelijk worden dat ik een persoonlijke top drie heb samengesteld. Echter, er kan er maar één de winnaar zijn van de titel de '*Mooiste*'.

Amstel Gold Race, 8 mei 1997, 250 km. Start en finish Heerlen.

Deze toerversie van de Amstel Gold Race is genaamd Limburgs Mooiste. De Amstel Gold Race is de enige Nederlandse wielerklassieker die meetelt voor de Wereldbeker. Bijna alle hellingen van de wereldbekerwedstrijd zitten in deze tocht: Ubachsberg, Koekoeksberg, Fromberg, Keuteberg met een maximale stijgingspercentage van 23 procent (over vijftig meter), Vaalserberg (naar het drielandenpunt op driehonderd meter hoogte), Pas van Wolfshaag, Eschberg et cetera, dit geeft een totaal van 4.110 meter hoog klimmen! De echte klimgeiten komen hier zeker aan hun trekken. Het is geen geheim in het wielerpeloton dat alleen goed getrainde toerfietzers de 255 kilometer uitrijden. Ik beschouw het uitrijden van Limburg Mooiste als een sportieve prestatie van formaat.

Wat was het koud die dag en in de loop van de middag regende het ook even. Bovendien stond er een zeer straffe zuidwestelijke wind. Hoe sterk deze wind was merkte ik in een afdaling. Zonder tegenwind en zonder te trappen zou ik gemakkelijk een snelheid van ruim veertig kilometer per uur kunnen halen op deze afdaling. Echter, tijdens deze tocht kwam ik tot stilstand door de tegenwind. Ik kon het me dus niet veroorloven mijn benen stil te houden om te wachten op achterblijvers. Ik moest ook hier blijven doortrappen. De gemiddelde snelheid van deze rit was erg laag, mede doordat een paar van mijn ploeggenoten, er volledig 'door' kwamen te zitten.

Zo kan iedereen er wel eens doorkomen te zitten. Zeker. Het is een begrip, een waarde, die net zo variabel is als de beurskoers. Want één ding is zeker: niets is zeker. Een sporter die zekerheid zoekt, twijfelt op enig moment aan zichzelf. Aan de vorm, aan de voorbereiding. Ergens een signaal gemist? Teveel kilometers gemaakt of juist te weinig? Een fietser is een solist. De beschutting van een peloton is een *schijnzekerheid*. Want als het er op aan komt in de laatste tientallen kilometers van een Klassieker, is het ieder voor zich. Hoe ver het doel van de finish dan ook verwijderd mag lijken, hoe groter het belang is van de juiste verdeling van de beschikbare kracht. Krachten verdeling vraagt ervaring en situatie inzicht. Kom je er door te zitten, dan mag je van geluk spreken dat iemand van je maatjes bij je blijft en je moed blijft inspreken. Want er doorkomen te zitten is vaak niet alleen een fysiek probleem maar nog vaker een psychische aangelegenheid. Toen ik deze dag in België het zelf moeilijk kreeg, bedacht ik mij maar één ding: ik kan het, ik wil het en ik zal het halen vandaag, en niks anders. Met deze gedachte heb ik mij gesterkt en het is mij gelukt 279 kilometer door het prachtige Zuid-Limburgse mergellandschap te fietsen op één dag. Nagenoeg alle deelnemers reden de gehele dag in winterkleding vanwege de venijnige kou. Wat mij speciaal is opgevallen in deze versie van de Amstel Gold Race dat ik geen enkele stoplicht ben tegengekomen, volgens mij is dit een teken van een goede organisatie.

Ook tijdens deze tourrit door Zuid-Limburg kregen wij te maken met een vorm van Hollandse humor. Een paar voorbeelden van deze humor zijn: "Ze hebben hem al...", "De Tour de France is al afgelopen...", ook een veel gehoorde is: "Een beetje doorrijden dan kom je voor donker nog wel thuis". Ook de aanmoediging "Fietsen opa dan kom je er nog wel", komt voor'.

Onze verzorgsters hebben uren op ons gewacht in de kou om ons te voorzien van eten en drinken (dit omdat wij zo langzaam gingen deze dag). Zij hadden zich verscholen in een kapelletje te Vilt. Met spijt denk ik terug aan het gemiste routepijltje. Hierdoor fietsten wij ook nog eens een dikke twintig kilometer teveel.

Laat ik duidelijk zijn: ik nomineer de enige Nederlandse wielerklassieker niet. Deze tocht die valt bij mij af als titelkandidaat "Mooiste" vanwege de vele bochten, korte klimmetjes, het koude weer en de harde wind en te vaak door het te drukke reguliere verkeer van hemelvaartsdag 8 mei 1997. Ik heb hierdoor niet veel kunnen genieten deze dag.

Parijs-Roubaix, 8 juni 1997, 265 km. Vertrek: Compiègne. Finish: Roubaix.

Parijs-Roubaix is een 265-kilometer-lange wielerklassieker, die vijftig kilometer over die vermaledijde kasseien voert. Het is de Hel van het Noorden!! de Pavé Rue de Vallenciennes van 3.700 meter is de langste kasseienstrook. Het is een ware kunst om hier te blijven fietsen met enige snelheid. Het stuur moest losjes in de hand, vooral niet klemmen, want dat stuitert teveel en geeft veel pijn in de gewrichten. De beste manier om zo snel mogelijk van die kasseien af te zijn is zo hard mogelijk door te fietsen. Wie kalm de kasseien over probeert te rijden stuitert van steen naar steen, wie door knalt

‘ zweeft’ als het ware over het slechte wegdek. Belangrijk was het om de juiste versnelling te steken alvorens de kasseien op te rijden. Op de kasseien kan namelijk niet geschakeld worden, want de ketting springt dan ogenblikkelijk van de kettingbladen af. Mijn ideale versnelling was hier tweeënvijftig voor en zeventien achter, hierbij fietste ik redelijk op souplesse, zonder uit balans te geraken.

Verder moest alles rotsvast aan de fiets zitten. De fietspomp en de fietscomputer waren extra vast gezet met sterk plakband. Horloges en ringen waren afgedaan, omdat de huid anders beschadigde door het voortdurende stoten en trillen.

’s Morgens in het donker vertrokken we van de camping en moesten wachten bij de start tot zonsopgang. Dan volgt de rit door het golvend Noord-Franse landschap, waarbij de gemiddelde snelheid boven de dertig kilometer per uur lag. Na 169 kilometer volgt dan eindelijk de eerste strook met kasseien. Daar is iedereen, die Parijs-Roubaix fietst, voor gekomen. De eerste strook Pavé de la Sucrerie is 2.200 meter lang. Het was daar gelijk raak: eerst een kasseienstrook, een weg oversteken en dan naar beneden om vervolgens weer te gaan klimmen. Ik werd werkelijk helemaal, maar dan ook helemaal door elkaar gerammeld. Ik had de kaken stijf op elkaar en had de grootste mogelijke moeite om goed te kunnen zien. (Bezitters van een mondprothese doen er goed aan een kleefpasta te gebruiken). En daarbij moet je dan ook nog doortrappen. De coördinatie tussen mijn lichaam en mijn fiets was zeer lastig.

Onder aan een heuvel, in het gat, stond veel modder. In deze Noord-Franse modderpoel lag een collega-fietser met een gebroken been! De schrik zat er bij ons goed in, want wat die collega was overkomen, zou ons net zo goed kunnen overkomen.

Later ben ik ook gevallen. Midden in een grote modderplas gleed mijn achterwiel onderuit. Ik kon gelukkig afstappen op de kant van de hoger gelegen akker, maar mijn fiets lag in de modder. Ik maakte het handvat schoon en fietste weer verder totdat ik even later wilde schakelen met mijn achterderailleur. Die zat vol met modder, zodat schakelen onmogelijk was geworden. Met water uit de bidon heb ik de derailleur weer schoon gekregen. Ik denk dat de oorzaak van het vallen lag in een te grote voorzichtigheid om door die plas te rijden. Zo wordt er geploeterd in het Noord-Franse landschap, waar zelfs op het weidse platteland de tegenstellingen groot kunnen zijn. Terwijl wij op een landweggetje voortploeterden, raast vlak naast ons het verkeer over de autoroute Lille – Parijs, terwijl aan de andere kant van de autoweg de flitstrein TGV met driehonderd kilometer per uur aan ons voorbij dendert.

Parijs-Roubaix staat ook voor pijn lijden. Vooral pijn in de rug, nek, schouders en onderarmen. De pijn in het bovenlichaam en armen komt van het ongewoon vast houden van het stuur. Het stuur moet losjes vast worden gehouden worden om al te veel pijn in de polsgewrichten te voorkomen. Normaal gesproken rust het bovenlichaam via de armen voor een belangrijk gedeelte op het stuur. Op de kasseien kan dat niet. Het lichaam hangt boven het stuur met als gevolg dat de spieren in de onderrug pijnlijk werden door het constante aanspannen. Bij het spannen van de spieren is er geen goede bloeddoorstroming. Als er telkens weer een ontspanning komt, zoals bij de beenspieren, wordt bloed ritmisch door de spieren gepompt. Bij langdurig spannen is dit niet zo. Hierdoor hopen afvalstoffen zich op en ontstaat er vermoeidheid die pijn tot gevolg heeft. Bij andere tourritten voorkwam ik deze rugklachten door regelmatig een andere houding aan te nemen. Maar hier in de Hel van het Noorden was ik al blij dat ik over de kasseien kon fietsen. Ik had geen aandacht voor dit soort ‘klachten’ en het bedenken van oplossingen. Het manoeuvreren over de kasseien moest geklaard worden.

Het was jammer dat bij de finish de wielervedbaan in Roubaix niet open was, omdat de baan door de regen te glad was geworden. En glad was het: de regen viel met bakken uit de lucht tijdens een onweersbui. Hierdoor waren de laatste kasseienstroken werkelijk spek- maar dan ook echt spekglad. Het fietsen over de natte en dus spekgladde kasseien was een huzarenstuk. Het was af en toe dus erg nat, maar dat neemt niet weg dat de zon zich tijdens een groot aantal uren liet zien. De ochtend na Parijs-Roubaix liep ik over de camping in Compiègne. Een Haagse dame vroeg mij, wijzend op de achterkant van benen: “Meneer, u bent toch niet ziek geworden van de tocht van gisteren? U heeft zulke rare witte vlekken op uw benen!” Deze witte vlekken op mijn benen bleken te zijn veroorzaakt door de opspattende klodders klei. Door klodders was mijn huid op sommige plekken niet verbrand door de zon. Vandaar dat er de witte plekken te zien waren

Tijdens het rijden van deze Wielervedklassieker, met veel naam, worden hier de hoogste eisen gesteld aan de atleet en zijn materieel. Is niet alles tot in de puntjes verzorgd, dan kan ook een wielertoerist, net als een profwielrenner, het schudden en is het over en uit. Mijn fiets was tot in de puntjes verzorgd tijdens

een grote onderhoudsbeurt bij mijn mecanicien Jan een superspecialist in het onderhoud en afstellen van een racefiets. Ik heb geen pech gehad (dat was niet zo bij al mijn collega's) mede dankzij Jan.

We hadden tijdens Parijs-Roubaix een chauffeur en soigneur in de persoon van Bouke. Hij reed die dag met mijn vrouw langs de route. Na de finish bracht hij ons terug van Roubaix naar de camping in het zuidelijker gelegen Compiègne. Diezelfde avond reed hij onze zoon en medecyclist Klaas terug naar Amsterdam, want de volgende dag moest er weer gewerkt worden. Deze klassieker nomineer ik met een gerust hart voor mijn persoonlijke top drie.

Ronde van Vlaanderen, 6 juli 1997, 200 km. Start en Finish: Baardegem.

Ronde van Vlaanderen met zijn zeer tot de verbeelding sprekende Oude Kwaremont, Patersberg, Bosberg en Berendries. Maar wie kent de beklimming de Muur van Geraardsbergen met zijn gladde kasseienstrook niet? Ook moeten de Vlaamse kasseienstroken zoals de Holleweg genoemd worden. De Holleweg is slechts 100 meter lang, maar is zeer lastig om er goed overheen te fietsen. Qua kasseien kwamen we nog tegen: Karel Martelstraat (1.400 meter), Lippenhovestraat (1.200 meter) en de Paddestraat, die met (2.200 meter) de langste is. De Vlaamse kasseien zijn anders dan de Franse kasseien. De Vlaamse zijn kleiner, ongeveer 10 bij 10 centimeter. De Franse kasseien hebben een afmeting van ongeveer 20 bij 20 centimeter en zijn vaker rond van boven. Deze laatste zijn bij nat weer dus nog gladder.

Alcohol drinken tijdens het rijden van een klassieker is gewoon vragen om moeilijkheden; dat is een vaststaand feit, geen discussie mogelijk. Maar toch; mijn clubje fietste een aantal kilometers voor de eerste stempelpost achter een groepje Vlaamse collega's. Deze stempelpost was gevestigd in een café, zoals gebruikelijk bij de Vlaamse klassiekers. Daar aangekomen dronken de Vlamingen en wij, de Ollanders, een *bakskén* koffie en zij als extra een pintje bier. Hetzelfde geschiedde bij de volgende stempelpost. Zo kwamen we aan bij het café boven op de Bosberg in een miezerige motregen. Onze Vlaamse vrienden waren reeds gearriveerd en zaten achter een paar rondjes bier en ze hadden veel plezier. Wij dronken een glaasje fris. Toen we wegreiden zaten zij achter hun nieuwe glas bier. Bij de finish kwamen we tegelijk aan. Waarop één van hen sprak: 'Jullie Ollanders fietsen niet echt goe, want ge drinkt slecht onderweg en dus hebt ge geen energie. Gij zijt daardoor niet echt vlot op de pedalen'. Tja, dat moet je dan aanhoren als je met een gemiddelde snelheid van ruim 27 kilometer per uur deze ronde hebt gereden.

Ik heb steeds geprobeerd om een camping te vinden die zo dicht mogelijk bij de start en finish van een wielklassieker lag. Meestal komt dat dan prima in orde, maar soms gaat het ook wel eens wat anders dan dat we ons hebben voorgesteld. Zo had ik van tevoren met de organisatie in Baardegem gebeld met de vraag of er een camping bij de start en finish in de buurt was. 'Nee', was het antwoord, maar bij het dorpscafé was wel een weide waarop wij mochten gaan staan met de caravan. Er was inderdaad een weide waarop we hebben gestaan met de caravan.

Als toilet deden de bosjes dienst. De douche die we mochten gebruiken zat in de gebouwen van de sportvereniging, twee kilometer verderop! Maar leuk waren die Vlamingen wel voor ons, zeker in het dorpscafé. 's Avonds bleek dat dit authentieke bruine café een ontmoetingsplaats te zijn voor velen uit het dorp. En wat ons *Ollanders* altijd in het buitenland goed bevalt is -althans dat zegt men wel eens- het was er niet duur, goedkoop zelfs. Voor een groot glas Hoegaarden witbier hoefde slecht 20 Belgisch frankjes worden betaald f 1,10.

Deze ronde nomineer ik niet voor de titel de mooiste. Hier ben ik een verklaring voor schuldig. De Ronde van Vlaanderen is een grote ronde die tot de verbeelding van de mensen spreekt. Het is een gezellige ronde, onder andere door de stempelposten in de cafés. Nergens heb ik publiek gezien dat op zo'n geweldige manier van wielrennen houdt dan de Vlamingen. Zeker, ook de Italianen houden vurig van sport, maar dat is mij net even te glad. De Italiaanse klassiekers missen de kou en de klei, het eerlijke sloperswerk. Vergelijk de ronde van Vlaanderen eens met Milaan – San Remo. Wat was voor mij het verschil? Voor aanvang van de ronde van Vlaanderen was ik nerveus. De avond ervoor heb ik mijn fiets wel drie keer gecontroleerd, op van alles. Ik was zo nerveus dat, toen ik hoorde dat iemand ooit eens op het wegdek is geknald vanwege een gebroken voorvork, ik mijn hele fiets van achteren naar voren heb gecontroleerd of er sprake was van haarscheurtjes. Ik controleerde niet één keer, maar

meerdere keren. De ketting is zeker drie keer gesmeerd, pure spanning. Zo'n spanning heb ik niet ervaren voor de aanvang van Milaan – San Remo.

De Ronde van Vlaanderen zal ik niet nomineren, omdat deze ronde te licht is. Hierdoor is het niet spannend om hier te fietsen. Het was geen echte uitdaging, want al snel na de start wist ik het al: dit komt wel goed vandaag. Anders gezegd: ik heb in deze ronde te weinig gemerkt van heroïek onderweg.

Luik-Bastenaken-Luik, 245 km, 9 augustus 1997. Start en finish: Luik.

Dan blijft over Luik-Bastenaken-Luik (le Doyenné du Ardennes, zoals deze tocht wordt genoemd). Deze tocht is bijna 250 kilometer lang. Het einde van de tocht voert ruim 85 kilometer over de beroemde Waalse heuvels. De finale begint met de beklimming van de Wanne bij de kerk in Grand Halleux. Hierna volgt via wat omwegen de *côte de Haute Levée* en vervolgens de lange klim van de *côte de la Rosier*, zuidelijk van Spa. Hierop volgt de *côte de Marquisard*. Tenslotte moet de *côte de la Redoute* bedwongen worden. De *côte de la Redoute* is de roemruchte, zware beklimming waar tot twee keer toe een stijging in zit van meer dan twintig procent! Na deze beklimming is het nog veertig kilometer naar Luik. Maar om aan de finish te komen moet eerst nog de laatste klimpartij van deze ronde, naar Loveigne, worden overwonnen. Na Loveigne daalt de weg aan één stuk door over vijftientig kilometer naar Luik. Een mooi eind voor een zware Ardennen klassieker.

Maar niet alles is *rozengeur en maneschijn* tijdens het tourfietsen. Deze sport beoefenen gebeurt op de openbare weg, tezamen met al het ander verkeer. Ik heb gelukkig geen ongelukken zien gebeuren tussen fietsers en andere weggebruikers. Bijna-ongelukken heb ik wel zien gebeuren in het drukke verkeer. Er is één incident dat ik nooit vergeet. Het was tijdens een beklimming van de *côte de Marquisard*. Een automobilist in een Citroën reed doelbewust, recht op ons in. Mijn snelle reactie door naar rechts te sturen voorkwam erger. Rakelings reed deze dwaze automobilist langs mij heen. Onnodig om te melden dat verschillende fietsers uit ons groep zeer ontdaan waren over deze onbezonnen daad van deze chauffeur.

Slecht één keer heeft iemand die tot onze groep behoorde een ongeluk gehad, zo ernstig dat hij zich onder dokters behandeling moest stellen. Dit gebeurde tijdens een plotseling opkomende onweersbui op het natte wegdek van de Wanneranval. Dit is de gevaarlijke afdaling (19%) vanaf de Wanne met een paar scherpe bochten en prikkeldraad langs de kant! Hij is daar komen te vallen en heeft daarbij de buitenste grote tandwielen in zijn wreef gekregen, dit was wel zo ernstig dat hij per ambulance naar een ziekenhuis is gebracht om zich daar te laten behandelen. Hij moest enige weken rust houden en kon helaas niet werken.

Een wielerklassieker rijdt men niet zomaar, zeker Luik-Bastenaken-Luik niet. Een tourfietser moet over een goede conditie beschikken om zijn of haar gezondheid niet te schaden. Ik heb veel getraind, vooral op de Toeristenweg tussen Nijverdal en Holten. Dit is een ideale route ter voorbereiding op een klassieker. Soms was ik net een veerman, ik fietste vele keren achter elkaar *heen en weer* van Nijverdal naar Holten en terug. En iedere keer pakte ik een steil weggetje mee. Deze weg, de Motieweg, is geliefd en bekend bij vele tourfietsers vanwege de lastige beklimming. In 1998 heb ik meer dan tienduizend kilometer op mijn fiets gezeten. De tijd die ik nodig had over het rondje Wierden, Nijverdal, Holten, Wierden (39 kilometer) lag, als ik goed reed, tussen de zeventig en tachtig minuten. Met een lage zeventiger wist ik, dat het wel 'goed' zat met mijn conditie, zeker als ik 's morgens wakker werd en mijn rustpolsslag van iets boven de veertig lag. Een lage rustpols zegt op zich nog niets over de conditie, maar tezamen met de 'rondetijd' is dit een aardige indicatie. Het gevolg van deze voorbereiding is dat ik niet bang was om kopwerk te doen. Vaak ging ik gemakkelijk naar boven bij een beklimming. Boven op een heuvel bleef ik eens een keer wachten op een groep waarin ik mee fietste. De man die als laatste boven kwam bleek zeer boos op mij te zijn. *"Jij moet niet menen"*, zo sprak deze boze collega, *"dat je de Tour de France nog kunt winnen, daar ben je veel te oud voor, ik snap niet waarom jij zo hard die heuvels steeds moet oprijden, jij kunt zelfs niet eens rustig een heuvel oprijden"*. Even later kwam hij naast mij rijden en bekende hij dat het beter voor hem was geweest wanneer hij meer getraind had en wat minder in het café had doorgebracht. Ik heb vaker mee gemaakt dat mensen, als ze moe worden, wat vreemd en emotioneel reageren. Ik kan er gelukkig altijd wel om lachen.

Regelmatig komt het voor dat ik droom over de Klassiekers. Ik worstel me samen met Boogert, Dekker, Tsjmil en andere profrenners de *côte de la Redoute* op. Nog net op tijd, bij het Maria-kapeltje, kan ik

aansluiten. Ik waan mij kansloos, maar met de moed der wanhoop kom ik als eerste boven, zegevierend tussen de drommen toeschouwers steek ik mijn handen in de lucht. Boven het gejuich van de toeschouwers uit hoor ik duidelijk mijn vrouw (naast mij in bed): "Zeg kijk even uit, je sloeg mij tegen mijn hoofd, je lag zeker weer te dromen van het fietsen". Zo heb ik eens gedroomd dat mijn fiets van het ene op het andere moment vierkante wielen had. Verwonderd keek ik er naar en fietste rustig verder in mijn slaap. Ook droomde ik in de weken voor aanvang van deze Klassieker eens dat mijn fiets gestolen was en toch fietste ik in mijn dromen steeds maar weer door.

Over het weer tijdens de verschillende, door mij gereden, edities van Luik-Bastenaken-Luik kan ik van alles zeggen. Het ene jaar is het heet en dan is het echt koud klassiekerweer. Ik ken niemand die vindt dat Luik-Bastenaken-Luik een klassieker is die gemakkelijk is. Er zijn altijd weer opnieuw verrassingen. Op 14 augustus 2001 heb ik in de meest uiteenlopende weersomstandigheden, voor de negende keer, Luik-Bastenaken-Luik gereden. De hoogste temperatuur die ik ooit onderweg gezien heb was 35,4 graden in La Reid en laagste temperatuur was 11,2 graden op het hoogste punt van België; de top van Baraque de Fraiture (640 meter hoog). Ik heb vanaf het opstaan, totdat ik na afloop weer plaste, ruim elf liter vocht gedronken op die hete rit in augustus 1998. Toch is niets zo lastig als onmatig drinken. Men zegt over het algemeen dat als men veel transpireert dat men dan veel moet drinken. Ik heb ervaren dat de waarheid precies anders om is. Als je veel drinkt, transpireer je veel. Het klinkt gek, maar het is zo. Wat een ieder goed moet beheersen die aan duursport doet is wel dit onderwerp: drinken. Zelfbeheersing en nog eens zelfbeheersing. Vergeet niet, dat wanneer je transpireert, je lichaam op die manier zouten en mineralen kwijtraakt die je eigenlijk hard nodig hebt. Je kunt die in je lichaam houden door met drinken matig te zijn. Ik blijf er bij dat water het beste drinken onderweg is tijdens een tourrit. Isotone dranken vullen de uitgezweete mineralen en zouten prima aan, maar ik drink graag een glas koel helder water.

Tijdens die koude rit van 1999 heb ik zoveel pijn in mijn schouders gehad. Het regende toen bijna de hele dag en ik dacht eraan om af te stappen. Later merkte ik dat de pijn werd veroorzaakt doordat mijn regenjas van boven openstond. Regen en wind hadden vrij spel op mijn schouder, hierdoor was de doorbloeding niet goed. Toen ik de jas weer dicht had gedaan begon het zweet te broeien en werd ik weer warm. Hierdoor zakte de pijn. Ik hoefde gelukkig niet af te stappen. Wat was het die dag een geweldige ervaring om onder dat finishdoek door te rijden, wauw! Maar wat heb ik diep moeten gaan om de finish te halen van Luik-Bastenaken-Luik in het jaar 1999.

Wat is er nu zo leuk aan deze manier van fietsen? Als ik op de fiets ben gestapt heb ik een doel voor ogen: onderweg zijn. Alleen met het ritme van de ademhaling, alleen met jezelf en de afstand. Held zijn in je eigen film van –die- dag. Het is voor mij vooral de uitdaging aangaan met mijzelf. Bovendien vind ik het wel prettig om pijn onderweg te lijden, ik doe dit in de wetenschap dat er achter de horizon een beloning wacht. Het afzien mag dan bitter zijn maar de overwinning op je zelf is honingzoet. Het heeft de smaak van voldoening, van succes. Een fit lijf, een paar pondjes minder, als toegift. Maar wat mij werkelijk drijft is dat gevoel na afloop: ik heb het geklaard, ik heb mij weer voor mijzelf bewezen tot wat ik in staat ben.

Het is prachtig om in de natuur te zijn. Vaak kwam ik op plekken waar ik anders niet zou komen. Bedenk eens hoe mooi het is, waarbij je alleen de banden hoort suizen over het wegdek, de vogels zingen en fluiten dat het een lieve lust is. Zoals er veel te horen is onderweg in de natuur, is er ook veel te zien. Vooral 's morgens vroeg als de zon net haar eerste warme stralen uitzendt over de aarde en er in de dalen nog mist hangt in augustus, van bovenaf op een heuvel in de Ardennen is het dan onvergetelijk mooi.

Het beste van alles is te weten dat ik in de gelukkige omstandigheid ben dat ik de gezondheid bezit om een zware wielerklassieker te kunnen fietsen.

De sfeer in het grote peloton is altijd voortreffelijk, een ieder die meedoet aan een tourklassieker is lekker sportief bezig. Op de stempelplaatsen is het een drukte van belang en vaak heel gezellig met fietsers en hun begeleiders. Maar toch heb ik eens een fikse ruzie in Bastenaken gezien (en gehoord!) tussen drie zwagers. Zwager 1 had zijn beide zwagers uitgenodigd, om ook net als hij, Luik-Bastenaken-Luik te gaan rijden. Hierop hebben zwagers 2 en 3 wat getraind want zwager 1 had hen gezegd dat Luik-Bastenaken-Luik niet al te veel voorstelde. "De rit van Luik naar Bastenaken", zo had hij gesproken: "is een beetje te vergelijken met –vals plat- met hier en daar een heuveltje zoals een oprijt van een viaduct in Friesland". Zwager 1 had hen beiden verder nog onder het genot van een

drankje verteld. “Ach zwagers, de laatste vijfentachtig kilometer dat is net Gaasterland met zijn twee beklimmingen, dat stelt ook niet al te veel voor”. Bovendien had de zwager nog gezegd tegen hen, zo hoorde ik: “Luik-Bastenaken-Luik doe je, als je een beetje een kerel bent, met twee vingers in ieder neusgat”. De zwagers 2 en 3 hadden in Bastenaken een totaal andere ervaring dan dat zwager 1 hen had verteld. In niet mis te verstane woorden werd hem zeer duidelijk gemaakt, met de vuisten omhoog, wat zij o.a. van zijn uitspraak over –vals plat- dachten.

Deze toertocht staat hoog, zeer hoog genoteerd in mijn persoonlijke top drie. In 2002 hoop ik Luik-Bastenaken-Luik voor de tiende maal te fietsen. Als ik overigens aan Luik-Bastenaken-Luik denk, dan denk ik aan onze vaste chauffeur en verzorger, meneer John. Hij was er vele keren bij. Voor, tijdens en na de rit zorgt hij altijd voor een goede sfeer.

Omloop het Volk, 25 april 1998, 210 kilometer. Start: Gent. Finish: Gent

Omloop het Volk heeft zijn naam te danken aan de krant *Het Volk* die deze klassieker organiseert. Wat zijn we daar nat en smerig geworden. Een van mijn fietsmaatjes, onze oudste zoon, kreeg die dag vijf lekke banden te midden van veel modder en in een stromende regen. De lekke banden eisten hun tol. Er moest nog dertig kilometer gereden worden. Klaas' moreel was zover gezakt dat hij er 'door' begon te zitten. Goede raad was duur. Zelf zat ik ook al niet zo goed meer in mijn vel bij die vijfde lekke band. Het er door komen te zitten zit hem niet uitsluitend in je lichamelijke gesteldheid, maar het zit in een belangrijke mate ook tussen de oren. Hier werd, in onderling overleg, onze fietsmaat André doorgestuurd naar de finish met de bedoeling om onze achterblijvers op de camping te vertellen dat wij later zouden aankomen.

Nadat we weer opgestapt waren, praatte ik op Klaas in. Ik stelde voor om zijn tempo te volgen. Het zou niets uitmaken hoe laat we zouden aankomen. Ik hield hem voor een hoog beentempo aan te houden, omdat dat gemakkelijker is. Ik zei: 'gaat het te snel zeg dat dan direct, idem als het langzaam gaat, hou er rekening mee dat we nog zeker een dik uur moeten fietsen tot de finish'. Klaas bleef maar luisteren en ik maar praten: 'we hebben nu nog maar twintig kilometer te gaan. Even later: over een half uur dan zijn we er wel.' Dit alles gaf als resultaat dat wij beiden vlak na André bij de finish aankwamen in het gebouw van de roeivereniging in Gent. We hadden de laatste kilometers er goed de snelheid weer in gekregen. We waren beiden zeer voldaan over de goede afloop en ... zeer smerig van de regen en de Vlaamse klei dat wel.

In bijna alle Vlaamse klassiekers en dus ook in Omloop het Volk komt de Kluisberg voor. Deze heuvel ligt in de buurt van de meer bekende Oude Kwaremont. De Kluisberg begint in het Vlaamse taalgebied en eindigt in het Waalse taalgebied en heet dan Mont de l' Enclus. De taalgrens ligt op de top van deze heuvel, voor ons Ollanders is dat een bijzondere gewaarwording. Bij de lastige bestijging over de kasseien van het bovenste gedeelte van de Kluisberg, besepte ik dat ons lichaam prachtig in elkaar zit. Onze keukenmixer heeft een vermogen van 150 watt, mijn lijf zal ongeveer 300 watt vermogen hebben. Met een vermogen van ongeveer 300 watt fiets ik met een redelijke gemak honderd kilo deze heuvel op. Honderd kilo is de optelsom van de man en zijn materieel. Hier moesten we stempelen bij een controlepost die gevestigd was in de groene *Taverne: de Toren*, op de top van deze Vlaams-Waalse Ardennenheuvel.

In deze rit was mijn gemiddelde snelheid het laagst van alle *Le Champion* klassiekers geldend voor het brevet, namelijk 20,2 kilometer per uur. Normaal wordt een rit als deze gereden met minimaal 26 à 27 kilometer per uur, maar deze keer regende het in het Vlaamse land. In Vlaanderen laten de boeren klei op het wegdek achter met hun voertuigen. Regen en klei maakt het wegdek glad. De heuvel opfietsen in de Vlaamse Ardennen gaat met 15 kilometer per uur niet echt snel. Een afdaling gaat onder goede condities met een gemiddelde van 35 kilometer per uur. Tel 15 en 35 bij elkaar op en deel dat door twee. Je komt dan uit op een gemiddelde snelheid van 25 kilometer per uur. Nu lag onze snelheid in de afdalingen een stuk lager vanwege de gladde wegen. We stelden de veiligheid voorop, ook op deze dag. Tel nu 15 kilometer klimsnelheid en 25 kilometer daalsnelheid bij elkaar op en deel deze door twee. Dat is de verklaring voor onze lage gemiddelde snelheid.

Marga en Stieny, de vrouw van wielermaat André, werden die dag bestolen in Gent. Fietsend door de straten van Gent bemerkten zij dat iemand een fietstas van hun fiets had gestolen. De tas werd later teruggevonden. Alleen het geld uit de portemonnaie van Stieny bleek te zijn gestolen. In de nacht na de

tocht kregen we te maken met een enorme onweersbui. De voortent van Klaas stond volledig blank de volgende morgen.

Hoewel Omloop het Volk een mooie ronde is, is het helaas geen titelkandidaat. Het is teveel van hetzelfde. En daar komt bij: Omloop het Volk lijkt veel op zijn grotere broer, de Ronde van Vlaanderen. Maar Omloop het Volk hoort erbij in het rijtje van dertien klassiekers en dus heb ik ook deze tocht gereden. Een tocht waar ik met genoeg aan terug denk, omdat we de problemen van onderweg allemaal hebben kunnen oplossen.

Waalse Pijl, 23 mei 1998, 205 Km, Start en finish: Spa.

De overbekende Muur van Huy ontbreekt in de toerversie van de Waalse pijl. De Stockeu bij Stavelot zit er daarentegen wel in. De Stockeu is niet erg hoog, maar wel zeer steil.

Er bestaat een lijst waar de zwaarte van de te beklimmen Europese heuvels en bergen in punten is weergegeven. Hoe hoger het aantal punten, hoe zwaarder de beklimming. Zo heeft *côte de la Redoute*, de scherprechter in Luik-Bastenaken-Luik, 149 punten. Boven op de Stockeu (317 punten) staat een plaquette voor Eddy Mercks. Vanaf hier gaat het naar de achterkant van de Wanne (Wanneranval 217 punten) dan gaat het verder via het plaatsje Trois-Ponts naar Coö.

Tegenover de watervallen begint de beklimming op de flanken van le Thier de Coö (322 punten). Deze heuvel wordt naar boven toe steeds steiler en het is dan ook de zwaarste beklimming in de Ardennen. Als deze beklimming achter de rug is, volgen nog La Haute Levée (201 punten) en La Rosier (202 punten). Hierna begint de afdaling naar Spa waar de finish ligt na 205 kilometer.

Nu zegt deze puntenindeling ook niet alles. Ook de plaats in het parcours telt mee. Ligt de beklimming voor of juist achteraan in een tocht? Neem nou *côte de la Redoute*. In de Waalse Pijl volgt de beklimming al 17 kilometer na de start. Het is en blijft een moeilijke helling om tegenop te fietsen. Bij Luik-Bastenaken-Luik kom je *côte de la Redoute* pas na 210 kilometer tegen. Met 210 kilometer in de benen is de beklimming andere koek. Je moet dan alles uit de kast halen om boven te komen. Velen moeten hier dan ook afstappen. Ik ben gelukkig altijd fietsend boven gekomen.

Voorbij het plaatsje Bomal, dat ongeveer de meest westelijke plaats is in deze tourrit, liggen in de verte de bossen op de hoge hellingen van de Ardennen. In dit lege, verlaten land hebben de elementen vrij spel. Mensen hebben eeuwenlang geen aandacht gehad voor dit gebied met zijn dichte bossen. Rijdend in deze omgeving borrelen er herinneringen in mij op. Slechts hier en daar tref je een gehucht aan met paar een boerderijen. Je ruikt de intense natuurlijke lucht. Je vermoedt het wild en je voelt hier de eenzaamheid en de geheimen van deze duistere bossen. Op de vlakten ziet de horizon eruit als een ijle, onbereikbare streep. De horizon verbeeldt het onbereikbare verlangen. In dit gebied gaan mijn herinneringen naar het gesprek met mijn huisarts over mijn gebrek aan lichaamsbeweging. Terwijl ik net ben begonnen aan de verdraaid lastige klim van de *côte de Roche à Frene*, bedenk ik mij dat de uitwerking van dit gesprek wel erg extreem heeft uitgepakt. Al zwoegende vraag ik mij af of mijn huisarts mij ook zou kunnen wijzen op een *teveel* aan lichaamsbeweging?

Met Age, André, Bouke en Klaas, de laatst genoemde moest helaas halverwege opgeven, fietste ik deze Waalse pijl. Onderweg haalden we een Duitssprekende man in. Hij vertelde dat hij geboren was in Noord-Spanje. Wij vonden dat hij erg veel leek op de *Tour de France*-winnaar Indurain. Evenals Indurain kon hij zeer goed klimmen. Bij het beklimmen van een steile heuvel stonden we op onze pedalen om ons naar boven te worstelen. Onze Spaanse fietsvriend zat rustig op zijn zadel. Hij had één handje aan het stuur en hij keek regelmatig even achterom om te kijken waar wij bleven. André en ik bewonderden deze man en probeerden tevergeefs zijn voorbeeld na te doen. We moesten blijven staan op de pedalen.

De Waalse pijl is vanwege zijn lengte van 205 kilometer een mooie rit door een schitterend landschap met machtig mooie beklimmingen. Omdat in de toerversie van de Waalse pijl de beklimming van de overbekende Muur van Huy ontbreekt, komt deze klassieker wat mij betreft niet in aanmerking voor de titel.



Amstel Gold Race



Parijs-Roubaix.

Gent- Wevelgem, 28 JUNI 1998. 225 Km. Start: Gent. Finish: Wevelgem.

Gent-Wevelgem speelt zich af in het landschap van West-Vlaanderen tegen de Franse grens aan. Dit is naar mijn mening niet België's mooiste streek om in te fietsen. Het is overigens het gebied waar tientallen oorlogskerkhoven liggen uit de Eerste Wereldoorlog. De aanblik van zoveel van deze begraafplaatsen maakte mij triest, ik herkende dat gevoel in mij. Ik had een zelfde gevoel in mij als toen mijn beste vriend veel te jong overleed. Als we verder rijden zing ik in mijzelf het prachtige lied, die ik instudeerde ten tijde van zijn overlijden: Selig sind die Toten, die in dem Herren sterben von nun an, uit het Oratorium: Ein deutsche Requiem, van Johannes Brahms.

's Morgens vroeg moesten we eerst van de camping in Waregem met de auto naar Wevelgem. In Wevelgem deden we de fietsen in de laadruimte van een vrachtauto en stapten in een bus die ons naar de honderd kilometer noordelijker gelegen start in Gent bracht.

Tijdens deze tocht kwam er een Belgische jongeman naast me fietsen. Hij maakte deel uit van een groep van een wielerschool. Hij wilde mij een compliment maken. Hij bewonderde mij zeer, omdat ik op mijn leeftijd (!?) nog zo 'fier' over de heuvels fietste. Met andere woorden: niet slecht voor zo'n oude bok. Ik heb hem bedankt voor zijn vriendelijke woorden.

Bij deze klassieker mochten wij in Frankrijk niet verder, de weg werd ons versperd door Gendarmes. Eén of ander vergunning was niet in orde gemaakt door de organisatie. Dat was lekker makkelijk, want we fietsten hierdoor 50 kilometer minder. Door deze onverwachte inkorting is dit de enige klassieker die minder kilometers op onze kilometerteller bracht dan dat de organisatie vooraf had opgegeven. Over deze inkorting door de Franse Gendarmes maakten we ons toch nog wel zorgen, want -zo vroegen wij ons onderweg af- telt deze rit nu wel of niet mee voor het Klassiekerbrevet. Als dat niet het geval was, zouden wij het volgende jaar opnieuw aan de start moeten verschijnen. Enkelen dachten al wat dat zou gaan kosten en hoe ze dat aan hun vrouw moesten uitleggen. Maar alle zorgen die we onderweg hadden werden, toen we weer terug in België waren, met één klap van een stempel op onze controlekaart te niet gedaan. De mevrouw achter het tafeltje zei: "Ach meneer, zulke zaken kunnen gebeuren, hè". Daar malen wij in Vlaanderen niet om'. Over deze klassieker schreef ik in de dagen na de rit de onderstaande brief aan een vriend.

Waarde vriend,

Ik ben een wielergek pur sang. Nu nadat ik Gent - Wevelgem heb gereden, ben ik helemaal gegrepen door de wielergekte, ik ben bevangen door de klassiekerkoorts. Tegen alle logica in, ben ik een gigantische fietsfanaat! Ik ben volslagen fietsmaf. Ik wil het ook wel uitschreeuwen van plezier over mijn meer dan geweldige HOBBY. Ik weet, dat het volslagen bespottelijk is, maar ik verwerp deze gedachte, het is met mij als met een geesteszieke, het ontbreekt mij ook maar aan enige inzicht in mijn ziekte en ik ontken in alle toonaarden mijn ziekte. Een shocktherapie in de vorm van een niets verhullende confrontatie zal bij mij helaas geen enkele ander besef bij brengen, mijn toestand van wielergekte is volslagen compleet.

Waarom deze absurde zinnen nu dit geeft mijn gevoelens goed weer als ik terug denk aan deze klassieker. De organisatie van GENT - WEVELGEM die deze tocht uitschreef, heeft zich veel moeite getroost om goedogende en overzichtelijke folder te laten maken voor deze Klassiekerwielertocht. Daarin staat o.a. te lezen: "De 30.861 deelnemers uit voorbije jaren bewijzen dat Gent - Wevelgem een organisatie is die tot in de puntjes verzorgd wordt". Verder staat er te lezen in deze folder: "Het unieke parcours enz.....".

Juist JA, JUIST ja, een uniek parcours nergens ter wereld is er zo'n een uniek parcours. Uitgerekend daar waar wij langs komen staan 'Piottenpakkers' ons domweg de weg te VERSPERREN. Wij eerzame, gezellig, goedogende, milieuvriendelijk, sportieve fietsers die gewoon hun hobby op de openbare weg beoefenen werden

tegegehouden. Het lijkt wel of Franse openbare wegen anders, beter zijn dan die in andere landen. Wij, die niets geen kwaad in de zin hebben, die proberen geen enkele verkeersovertreding te maken, ja zelfs hoffelijk zijn in het verkeer, die moeten ze pesten. Zelfs een gigantisch scheldpartij door één van de deelnemers in het Fries mocht niet baten, wij mochten er niet langs! Dat stelletje bureaucraten.

Dat de organisatie schuld treft, omdat zij geen vergunning hebben aangevraagd om over de Franse openbare wegen te mogen rijden, ja wat moet ik daar nu op zeggen. Ik ben er nijdig om en ik blijf nijdig op het openbaar bestuur. WIJ TRAPPEN GEEN ROTZOOI MAAR DIE HOOG GEPLAATSTEN DIE DE DIENDERS EEN OPDRACHT GAVEN, DIE MAKEN ER EEN ZOOITJE VAN. Dit moet, aan het einde van het tweede Christelijke millennium, nu het verenigd Europa voorstellen, laat mij niet lachen zeg.

Ik stel voor om alle, ik herhaal, alle, toerfietsters te vragen die er op deze aardkloot rond rijden, te gaan fietsen op de Mont de Boeschepe om vervolgens de weg te pakken naar de Mont des Cats. REKEN EROP DAT DAT EEN ZOOI GEEFT! Dan zijn er meer dan drie agentjes nodig! Maar omdat ik fietsen leuk vind en daar veel voor over heb, noem ik mij vanaf vandaag wielerverslaafde, want dat moet je zijn om in het Verenigde Europa te willen rond fietsen.

Met de wens dat er een echt verenigd Europa mag komen voor haar burgers,

groet ik je.

Tjabering, de fietsverslaafde

Overigens is Gent-Wevelgem -naar mij mening- geen kandidaat voor de titel, omdat ik in deze tocht vijftig kilometer te weinig heb gefietst. Hierdoor zat er ook maar één serieuze klim in, inclusief kasseien, de Kemmelberg. We vonden het een wat saaie rit tijdens de gezellige nabespreking, onder het genot van een hapje en een drankje, op de camping in Waregem. Iemand zij hierover het is net of ik de rit heb gereden in Overijssel met alleen de Lemelerberg in het parcours. Nee zoiets kan ik beslist niet nomineren voor de titel.

Grote Herfstprijs, 225 Km. 7 juli 2000, Start: Vezily. Finish: Tremblay

Grote Herfstprijs. Ten zuiden van Parijs organiseert *Le Champion* als enige een tourversie van deze klassieker. Deze wordt verreden in de prachtige bossen van Versailles, Rambouillet en Fontainebleau om vervolgens langs het pretpark Disneyland te gaan. Jammer dat het die dag zo verschrikkelijk hard regende. Regen geeft veel lekke banden. Ik had er totaal vijf stuks en had geen enkele dichte binnenband meer. Ik kon niet verder, want een band plakken in de regen gaat niet. Ik had dus hulp nodig van de materiaalwagen van *Le Champion*. Deze materiaalwagen werden bemand door Jaap en zijn vrouw Dikkie.

Toch handig zo'n GSM mee in de achterzak, je kunt dan bellen als dit nodig mocht zijn. Maar er was iets vreemds aan de hand met mijn GSM in Frankrijk. Ik kon niet in Frankrijk bellen, maar wel naar Nederland. Ik heb mijn vrouw thuis gebeld en zij heeft Jaap en Dikkie in Frankrijk gebeld.

Uiteindelijk werd ik door een behulpzame Franse mevrouw naar een stempelpost van de organisatie gebracht. Deze dame reed in haar autootje zoals de non uit de films van Louis de Funet in Sant Tropic. Een rood stoplicht omzeilde zij door over de stoep te rijden! Ze kon goed opschieten in het verkeer, maar ik was opgelucht dat ik bij haar uit de auto mocht stappen. Bij de stempelpost ontmoette ik Jaap en Dikkie.

Zij namen mij een stukje mee om weer te kunnen aansluiten bij een groep. Ik was nog maar nauwelijks weer op pad met een van Jaap gekochte, nieuwe binnenband of ik reed alweer lek. Jaap, die mij een paar minuten later aan de kant zag staan, gaf mij een compleet ander achterwiel. Dit wiel had maar zes

versnellingen in plaats van de acht die ik op mijn originele achterwiel heb en waar ik aan gewend was. Het is lastig fietsen met andere versnellingsverhoudingen dan dat je gewend bent. Bovendien zat er een zeer oude buitenband op het 'nieuwe' achterwiel. Toch is deze band niet meer lek gegaan. Eerst was het een vreemd gevoel: na vijf kilometer was de band nog hard. Dit gevoel is mij de hele dag bijgebleven. Jaap's verklaring over mijn vele lekke banden was dat ik op 'te verse' banden reed. Volgens hem moet je een band minimaal een jaar in donker zonder tocht laten rijpen!

Maar de pech begon al bij het vertrek. Tijdens het transport van mijn fiets in een vrachtauto was de achterderailleur ontzet. Vervolgens, nadat dat recht gebogen was, bleek later dat het niet goed zat met mijn ketting. Er zat een slag in. Bij rustig fietsen draaide de ketting goed, maar bij aanzetten sloeg de ketting over. Aanzetten *moet* bij een beklimming en dat ging dus niet goed. Al snel verloor ik het contact met mijn collega's, ik bleef alleen achter. Met alle gevolgen van dien. Alleen de weg zoeken, is echt veel moeilijker dan in een groep, en kost dus veel meer tijd. Ik heb geen klassieker gefietst met zoveel pech als de Grote Herfstprijs. Maar met hulp van anderen heb ik het gelukkig gehaald!

Ook op een dag als deze -met al zijn pech en toestanden- moet er tijdens een klassieker flink gegeten en gedronken worden. In de vroege ochtend werd er in het restaurant van het hotel een uitgebreid ontbijt geserveerd. Ik nam naast koffie, thee en jus d'orange een stevig bord muesli met Bulgaarse yoghurt en een extra schep rozijnen. Vervolgens een broodje kaas en één met ham. Verder twee eieren en een beker melk. Voor overdag twee pakjes vloeibare koolhydratenvoeding. Elk pakje is goed voor zes boterhammen belegd met kaas. Verder nam ik vier krentenbollen met kaas en gedroogde abrikozen mee. Als dorstlessers nam ik een bidon met driekwart liter water en een bidon met driekwart liter Isotone sportdrank mee op de fiets. Onderweg kregen we van de organisatie nog het een en ander te eten en drinken; onder andere een halve liter rijstap.

De Grote Herfstprijs wordt door mij niet genomineerd, omdat in deze ronde rond Parijs geen echt klimwerk zit. Bovendien is deze rit te onbekend bij het grote publiek.

Parijs-Brussel, 290 km, 9 juli 2000. Start: Tremblay. Finish: Halle B.

Parijs-Brussel is lang. Er stond 301.1 kilometer op mijn kilometerteller. De tocht is daarbij erg vlak en eigenlijk te simpel. Dit parcours hebben we snel afgelegd. Ik was ongeveer twaalf uur onderweg. Van de kleine honderd deelnemers kwam ik in de middenmoot met een gemiddelde snelheid van ruim 27 kilometer per uur over de finish. De moeilijkheid van deze klassieker zat hem deze keer (weer) in het weer: regen en wind, veel regen en een kille, koude westelijke wind. De zon hebben we deze dag amper gezien. 's Morgens in de vroege uren zag ik ergens een zonnestraaltje. Het bracht mij op de gedachte dat dit zonnestraaltje van een geheel andere orde en grote is dan de zonnestralen zoals die bezongen worden in het Oratorium: Die Jahreszeiten van Joseph Haydn. *Sie steigt herauf, die Sonne, sie steigt, sie naht, sie kommt, sie strahlt, sie scheint! Sie scheint in herrlicher Pracht, in flammender Majestät.* De melodie van dit lied speelde mij een groot gedeelte van de dag door mijn hoofd.

Om vier uur stonden we op. Het was toen nog droog, maar vijf minuten later begon het te gieten. Er zat maar één ding op: me kleden op een regendag. Ik nam zeven reserve binnenbanden mee in het zadeltasje. Ondanks het regenweer heb ik deze rit geen enkele lekke band gehad. De kou en vermoeidheid spanden samen om mij langzaam maar zeker te slopen. Hondenweer was het. Regen, wind en kou maakten mij zeer moe. Wat heb ik een pijn moeten lijden onderweg. Pijn in de benen maar ook in mijn onderarmen. Het leek soms wel of er door de kou beton in mijn bovenbeenspieren zat. Ik had soms het gevoel of er geen bloed in mijn spieren zat. Zo was het eigenlijk ook met de pijn in mijn onderarmen. Dit alles werd veroorzaakt door die ellendige kou en regen van vandaag. Parijs - Brussel was een rit waar ik ook veel pijn in mijn knieën had. De grote boosdoener bij knieklachten is *afkoeling*. Omdat de knieën bij het fietsen naar voren steken, koelen ze het eerst af. Het peesweefsel rond de knie bevat weinig bloedvaten en is daardoor slecht doorbloed. Er komen echter wel grote krachten op deze structuren en, evenals in de spieren, treden er toch kleine beschadigingen op. Afkoeling veroorzaakt in de toch al weinige bloedvaten een vaatvernauwing. Bovendien vermindert afkoeling de elasticiteit van het peesweefsel. In een warme omgeving is elastiek soepel, maar in de koude omgeving wordt het stug en breekt gemakkelijk. Peesweefsel reageert op een vergelijkbare manier.

Door deze barre weerslementen te overwinnen, mocht ik de smaak van de overwinning proeven. Met een prachtig gevoel reed ik onder het finishdoek door bij de Sporthal in Halle. In de bus op de terugweg voelde ik de blijdschap in mij, weer heb ik twee Klassiekers gereden om mijn Klassieker-Brevet te halen, negen Klassiekers heb ik na Parijs-Brussel op mijn Bord. Het volgende jaar moet ik die vier

klassiekers in één week nog rijden. 'Dat zal zeker niet gemakkelijk worden vier klassiekers in één week', realiseer ik mij terdege. In de auto van Utrecht naar huis zegt Martin: "Die klassiekerweek dat is niet niks, bijna duizend kilometer in één week. Als ik in jou schoenen zou staan dan ging ik de komende winter naar de sportschool. Zeker is dan dat je vrij snel je conditie weer op pijl hebt". Deze goede raad heb ik opgevolgd.

Afzien is niet erg in slecht weer. De overwinning proeven is dan pas echt mooi. Iedereen die deze tak van sport bedrijft, weet dat hij of zij aan één van de hardste sporten meedoet die er bestaan in deze wereld. Een klassieker is al een hele opgave om die uit te rijden vanwege zijn afstand, daar komen de heuvels en de weersgesteldheid bij. Ook moet een toerfietser over veel doorzettingsvermogen beschikken om aan de finish te komen. Maar vooral moeten pijn en vermoeidheid worden overwonnen. Wie één keer van start gegaan is in een tourklassieker weet dat hij of zij door moet fietsen, want de meeste tourfietzers hebben geen volgauto. En kunnen hierom niet opgeven onderweg, zij zullen door moeten fietsen, hoe moeilijk -zo niet onmogelijk- het ook is.

's Morgens vroeg om 05.00 uur in het pikkedonker was de start. Er reed een auto voor en een auto achter het peloton voor onze veiligheid. De tocht ging van start met een pittige snelheid. Toen het licht werd, verdwenen de auto's. Het peloton splitste zich direct in tweeën. Ook hier gold dat wie gestaag, maar stug door fietst haalt vanzelf de hardlopers van het begin weer in. Stieny en Boukje, de echtgenotes van fietsmaten André en Watze, stonden ons op te wachten in Halle. Zij wezen mij de weg naar de douches. Bij het uitkleden ontdekte ik waarom ik de hele dag last had gehad van een koude linkerarm: onder mijn regenjasje was het losse mouwstuk weggezakt. Wat mij betreft ondergaat Parijs-Brussel hetzelfde lot als de Grote Herfstprijs: geen nominatie; niet meer over praten. Ik heb *te* weinig kunnen genieten van de omgeving.

Milaan-San Remo, 27 mei 2001. 289 km. Start: Rozzano (Milaan) Finish: San Remo

Met de start van Milaan-San Remo, de Prima Vera, begint de *Le Champion Klassiekerweek* waarin naast Milaan-San Remo ook de Ronde van Lombardije, het Kampioenschap van Zürich en Rund um den Henninger turm worden verreden tezamen bijna duizend kilometer. Vandaag Milaan-San Remo, morgen verplaatsen met de bus en overmorgen de Ronde van Lombardije zo ook de beide andere ritten. Als ik aan de start sta bedenk ik mij dat ik alleen de laatste rit in Duitsland voluit kan rijden om nog iets over te houden aan reserves voor de rit van overmorgen.

Milaan-San Remo is bijna driehonderd kilometer lang, waarvan ruim honderd kilometer langs de *bloemen-Riviera*! Dat was mooi, zeg. Niet voor niets heeft men haar genoemd Prima Vera. Met name de overbekende beklimming en afdaling van de Poggio en dan ligt daar beneden San Remo. In de bloemenveiling van San Remo is de finish van deze zeer lange rit. Hier werd iedere toerfietser met applaus begroet door een grote groep toeschouwers. Toen ik daar bij de veiling arriveerde, applaudisseerden de toeschouwers en riepen 'bravo'. Ik keek achterom, benieuwd wie er achter mij reed. Er was niemand, ik was alleen en men applaudisseerde voor mij. Erg leuk. In het hotel in San Remo hadden mijn kamergenoot en ik een prachtige kamer met uitzicht over Middellandse zee.

Deze tocht begon op een wielersbaan ten zuidwesten van Milaan. Wielersbaan is eigenlijk een groot woord. Het was een ovale baan van vierhonderd meter lengte, waar tientallen roodwitte pilons op stonden. Het was niet de bedoeling om even te gaan slalommen. De pilons hadden een andere functie: ze stonden er om de gaten in het wegdek aan te geven.

Deze wielersbaan lieten we snel achter ons. De gaten in het wegdek waren dus geen ramp. Wat wel naar en bijzonder vervelend was, was dat er in het hotel in de vroege morgen voor de sporters en hun begeleiders geen ontbijt werd geserveerd. De hotelmanager had voor 4.00 uur 's ochtends vroeg geen personeel. Ja, daar sta je dan buiten op de stoep, midden in Milaan, met wat water, krentenbollen, gedroogde abrikozen en een stuk kaas als ontbijt. Voor, achter en in het peloton; iedereen spreekt over dezelfde zaken. Dat bleek ook hier op de stoep van het hotel midden in Milaan.

Met gemak kan ik een top tien samenstellen van meest gebruikte wielersbaanuitdrukkingen; voor, tijdens en na een tourrit:

1. 'Wat heb jij als lichtste verzet?', De eeuwige strijd over een '28' achter, een tripeltje of een '39' voor.
2. 'Ben je er klaar voor?' Een vraag vol twijfel over genoeg training, vorm en dergelijke.

3. 'Hoeveel weegt je fiets?' Dat is nu iets waar je niet druk over hoeft te maken.
4. 'Weeg ik zelf niet teveel?' Ja, dat had je maar eerder moeten bedenken, zeg ik maar.
5. 'Ik rijd niet!' Wordt wel gezegd een paar dagen voor een monsterrit.
6. 'Ik rijd hem toch', veel gehoord op de vrijdag voor Luik-Bastenaken-Luik.
7. 'Als een rechter mij hier toe veroordeeld had, dan zou je die man toch wat aandoen', vaak gehoorde uitspraak tijdens een zware beklimming.
8. 'Dit is afzien', compleet overbodig om dat te zeggen want dat weet een ieder in het peloton.
9. 'Ik doe dit nooit weer', bijna altijd uit gesproken vlak na de finish.
10. 'Zou het volgend jaar sneller kunnen dan dit jaar?' Regelmatig gehoord 's avonds onder het genot van een pilsje, als we zaten na te praten, op de camping.

Milaan-San Remo maakte deel uit van de eerder genoemde *le Champion Klassiekerweek*. Alle vier ritten van de Klassiekerweek reed ik samen met Anton, een man van mijn leeftijd. Ook hij was op pad zonder fietsmaat. Bij het vertrek in de bus in Utrecht kwam hij naast mij zitten. We konden het samen goed vinden en we hebben samen de klassiekerweek uit gefietst. Hij klom veel beter dan ik en hij leerde mij hoe ik beter kon afdalen. Ik was wat sterker op de vlakke stukken. Ik reed zo nu en dan *een gaatje dicht*, zoals dat in wielertaal heet.

Tijdens de *le Champion klassiekerweek* is de inwendige mens goed verzorgd. Ik denk hierbij speciaal terug aan het viergangen diner in het Grand Hotel Dino in Stresa aan de Lago Maggiore. In een schitterende zaal werd ons een diner, toegesneden op de behoefte van hongerige fietsers, geserveerd onder leiding van een Nederlands-sprekende ober.

Tijdens dit diner werd naar een groep Amerikaanse hotelgasten een verjaardagstaart met één kaarsje gebracht. Het kleine chequegeklede gezelschap begon zeer beschaafd het bekende lied *Happy birthday to you* te zingen. Wij hoorden dit aan het beschaafde gezang en zongen uit volle borst met het formeel geklede Amerikaanse gezelschap mee. Ik zette: "*Daar moet op gedronken worden*", in en de anderen zongen spontaan mee met dit oeroude Nederlandse feestlied. De beide groepen kwamen hierna vlot met elkaar in gesprek. De Amerikanen deden Europa in een week, wij fietsten een week. Eerlijk is eerlijk. De Amerikanen mogen een chauvinistisch volk zijn, maar ze staken hun bewondering voor onze fietsprestatie niet onder stoelen of banken.

Milaan-San Remo is een geweldige tocht en is titelkandidaat voor de "Mooiste", *numero Uno*!

Ronde van Lombardije, 29 mei 2001, 225 km. Start: Busto Arziso Finish: Lovere.

In de Ronde van Lombardije zitten een paar prachtige beklimmingen onder andere één van 950 meter hoog tot de hoogste van 1200 meter. Tussen de twee uitlopers van het Comomeer in Madonna del Ghisallo staat een kapelletje waar de fiets en andere attributen van Fausto Coppi ter nagedachtenis worden bewaard. Het bezoek aan dit kapelletje was een hoogtepunt tijdens deze rit. Dat was mede te danken aan het prachtige uitzicht op het Comomeer en de Alpen. Op 13 oktober 1949 verklaarde Paus Pius XII de Madonna del Ghisallo tot heilige patroon van de (Italiaanse) wielrenners. Hierna ontstond er een ware pelgrimage naar dit kerkje. Veel races, zoals de Ronde van Lombardije voor profs, passeren het kerkje. Daarnaast ligt het op een favoriete col van de wielrenners uit de omgeving. Die col is kort en erg steil. De kerk staat vol trofeeën en artefacten uit de geschiedenis van het wielrennen. Bij binnenkomst raakte ik overweldigd door de schoonheid ervan. Te zien is er veel, onder andere de fiets van Fausto Coppi uit de tour van 1949 of fiets van Gimondi waar hij de Giro mee won in 1976. Ook de fiets van de in de Tour de France van 1995 verongelukte renner Fabio Cassartelli is er te zien.

In Bergamo (op de route van de Ronde van Lombardije) is volgens de Italiaanse kranten op deze dag een hitterecond van 37.2 graden gemeten. In deze hitte fietsten wij een zeer lange zuidhelling op in de brandende zon en zonder een zuchtje wind of schaduw. Deze beklimming onder extreme omstandigheden was geen eenvoudige opgave.

Onderweg in een buitenwijk van Bergamo na ongeveer 180 kilometer, kwamen we een groepje Belgen tegen, zij reden per ongeluk terug. Nadat wij hen in het zeer drukke verkeer toch nog konden waarschuwen, zijn ze met ons opgereden in de richting van Lovere. Tussen het stilstaand en langzaam rijdend verkeer bevond zich ook een vuurrode Ferrari. Bij het zien van deze Ferrari bedacht ik mij, dat toen wij gisteren uit San Remo in de bus reden naar ons hotel aan de Lago Maggiore, wij onderweg

zeker wel twintig van deze vuurrode auto's achter elkaar zagen rijden over de snelweg. Achter het stuur onveranderd een vent met naast zich een *blondine*.

Drinken en nog eens drinken. Ik schat dat ik met het zoeken naar drinken zeker een uur bezig ben geweest die dag. In Pradalunga, 45 kilometer voor de finish vroegen we om drinken bij een benzinestation. Een oudere vrouw riep iets naar achteren en even later verscheen er in de deuropening een zeer bevallige Italiaanse schone met ravenzwart haar en een mysterieuze glimlach om haar fraai gevormde mond. Zij droeg grote flessen met ijskoud water. Wat een aardige en behulpzame mensen, deze twee vrouwen!

Het dieptepunt, mede veroorzaakt door de hitte, kwam voor mij boven op de Caverne Terme -763 meter hoog- voor het kapelletje Madonna di Cyclisti. Hier ben ik van mijn fiets gehaald. Ik zat er helemaal 'door'. Niks meer en niks minder. Dat was mij nog nooit overkomen. Na drie minuten was ik alweer boven Jan. En na nog eens twintig minuten reed ik weer op kop van het kleine peloton met meer dan dertig kilometer per uur richting de finish. Aangekomen bij het hotel belde ik direct met Marga, met de mededeling: 'Ik ben kapot, ik kan niet meer....'. Achteraf gesproken was het niet zo sterk om zulke berichten de wereld in te slingeren zonder dat je jezelf ook maar één moment hebt gegund om even weer op verhaal te komen, want nadat iemand mij een slok bier had gegeven knapte ik weer snel op. Zeker nadat ik gedoucht had, voelde ik me weer goed. Ik was toen nog wel moe, maar zeker niet meer kapot. Hier was een prima hotel voor ons gereserveerd en het diner was echt heel perfect. Deze avond hadden we vrij drinken tijdens het eten. 'Mooi' zou men normaal gesproken zeggen, maar onder deelnemers aan deze klassiekerweek lag dat geheel anders. Ze namen één of twee pilsjes, want men dacht al aan de rit van overmorgen.

De avond voorafgaand aan de Ronde van Lombardije vertelde de reisleader ons dat er vanwege de te verwachten hitte een super zware beklimming uit het parcours was gehaald. Dit de zou lengte niet bekorten, maar het zou het iets gemakkelijker maken op deze hete dag. 'Ons' groepje vond dat wel goed. Maar in een ander clubje van zo'n tien zelfbenoemde 'harde bikkels' protesteerden hiertegen. Van de leiding kregen zij toestemming om het originele parcours te fietsen, dus inclusief de geschrapte beklimming. De avond na de ronde bleken er van de tien maar drie de originele route te hebben gereden. Op mijn vraag aan één van die zeven waarom hij dan toch niet die zwaardere route had gereden, zei hij, dat hij van kindsbeen af aan al last had van extreem kleine longen. Zeker met deze hitte was het hem niet gelukt, 'door het gebrek aan zuurstof', sprak hij nadrukkelijk. Ik vroeg hem hoe laat hij binnen was. Hij noemde zijn aankomsttijd, die bijna twee uur eerder lag dan die van mij. Ik hoorde later van iemand, die met hem mee was gefietst, dat hij twintig minuten voor mij binnen was geweest. Wielrenners spreken soms net als sportvissers, visserslatijn.

De Ronde van Lombardije, is een ronde door een meer dan schitterend gebied dat wel, maar daar kan ik alleen maar van zeggen dat deze tocht veel te gevaarlijk is voor toerfietzers. Het Noord-Italiaanse verkeer raast als een dolle aan je voorbij. Hierdoor ben ik niet instaat deze klassieker te nomineren.

Kampioenschap van Zürich, 31 mei 2001, 225 km. Start en finish: Zug

Het Kampioenschap van Zürich kent een stel stevige beklimmingen. De beklimming van de Regensberg is 612 meter en de klim naar Steg 698 meter. Vervolgens ging de tocht verder omhoog naar de top van de Hultegg (953 meter) te bereiken. Dan de Sattellegg van 1.190 meter hoog en even later de Raten die zijn top 1.077 meter in de lucht steekt. Het weer was hopeloos slecht. Het regende en onweerde die dag. Niet best, dus. Bovendien waren de afdalingen door de regen glad en dus gevaarlijk. Doordat we doorweekt waren, werden we steenkoud op de afdalingen. Het Kampioenschap van Zürich was afzien van de bovenste plank. Hier moest het verstand op nul en de blik op oneindig. Alle mooie uitgangspunten die ik ook dit voorjaar heb bedacht hoe ik de *Le Champion Klassiekerweek* zou aanpakken te spijt, nu moet alles uit de kast wil ik het vandaag redden. Het enige waar ik op zal moeten blijven letten, bedacht ik mij al vrij snel op de route is de trapfrequentie per minuut. Die zal hoog moeten blijven wil ik aan de streep komen, en nog iets overhouden voor overmorgen. Normaal fiets ik deze duursport met een trapfrequentie die ligt tussen de 75 en de 85 toeren per minuut. Vandaag ligt het hoger in ieder geval boven de 85 toeren. (Achteraf trapte ik steeds boven de 90 toeren, ik heb mij bijna nooit hoeven forceren).

Verschillende keren zijn we vanwege het onweer onderweg gestopt. Fietsen is leuk, maar het moet wel veilig zijn. Om die reden zal ik altijd gaan schuilen tijdens onweer. Er was één uitzondering: die lange klim op de hellingen van de Sattellegg. Hier reden we onder bomen, als door een tunnel, in een nagenoeg onbewoond gebied. We hadden de keuze uit blijven staan onder een boom of doorfietsen onder de bomen door met de mogelijkheid dat we een schuilplaats zouden vinden. Ons groepje fietste om die laatste reden door. Vlak voor een afslag naar rechts, haalde ik Anton in, die even moest uitrusten. Hij had, zo vertelde hij mij, waarschijnlijk iets teveel gegeven toen hij op kop reed door het dal. Er was niets aan de hand. Hij moest alleen even uitrusten. 'Moet ik bij je blijven of red je het alleen?', was mijn vraag aan hem. 'Ga gerust door, ik kom zo', zei hij tegen mij. Na deze geruststelling reed ik verder de berg op.

Na tweehonderd meter wees een rode routepijl mij naar rechts. Bovendien stond er op die driesprong ook nog een richtingaanwijzer naar Sattellegg. Na 100 meter op deze weg te hebben gereden, vlakbij een houtzagerij, sloeg -uit het niets- ineens de bliksem in. Mijn hart bonsde in mijn keel. Ik wist niet precies waar de inslag had plaatsgevonden, maar het moest wel heel erg dichtbij zijn. 'Zijn Cor en Anton ongedeerd?', vroeg ik mij angstig af. Daar zag ik Cor. Hij reed schuin boven mij. Mijn eerste gedachte was: 'Doortrappen en bij Cor zien te komen'. Na een poosje zag ik Cor aan de kant van de weg. Hij stond te schuilen. Samen hebben we toen op Anton staan wachten. Anton moest ongeveer driehonderd meter achter me hebben gezeten tijdens de blikseminslag. Het onweer trok vrij snel weg, maar Anton kwam niet opdagen. Ongerust geworden, hebben we enkele voorbij fietsende collega's gevraagd of ze Anton hadden gezien. Niemand had Anton gezien. Wij voelden ons helemaal niet op ons gemak dat Anton, onze fietsmaat, niet verscheen. Zou hij geraakt zijn door de blikseminslag? Lag zijn verkoolde lichaam in het ravijn? Cor en ik zetten deze gedachten opzij en besloten als nuchtere Hollanders door te fietsen. Cor, de sterkere fietser, reed voorop om een betere schuilplaats te zoeken en ik reed achteraan met de GSM op zak.

Boven op de Sattellegg zat Cor op mij te wachten in een restaurant. We dronken hete koffie en bleven onrustig wachten op Anton, die maar niet verscheen. De tijd verstreek en er kwamen alsmat fietsers boven, behalve Anton. Goede raad was duur. Inmiddels waren er twee mannen van de organisatie *Le Champion* aangekomen. Zij beloofden ons dat zij Anton zouden zoeken. Enigszins gerustgesteld gingen wij verder richting jeugdhherberg Zug, waar onze finish lag. Toen Cor en ik bij de finish aankwamen vertelde reisleader Theo, dat Anton gezond en wel, net de Sattellegg over was. Cor en ik we keken elkaar aan, wat waren we opgelucht. Hij was bij houtzagerij verkeerd gereden en had hierdoor dertig kilometer omgereden! Bekaf kwam Anton aan bij de jeugdhherberg.

Het slapen en het verblijf in een jeugdhherberg is anders dan in een Grand Hotel. In de jeugdhherberg in Zug waar we twee nachten verbleven was het goed toeven. We sliepen met z'n zessen op een kamer. De maaltijden waren eenvoudig, maar zeer smakelijk. Er werd goed gegeten door de fietsers, om weer op te bouwen wat uit de lichamen is geperst bij het fietsen. Ook de ontmoetingen met de andere gasten was hier veel gemakkelijker dan in de hotels. Ik heb daarom aangename herinneringen aan mijn verblijf in deze jeugdhherberg.

De vraag die beantwoord moet worden, is het mogelijk een klassieker te nomineren die verreden is het slechte weer? Nee, is mijn antwoord, want ik heb niet kunnen genieten van het landschap. Ik had mijn aandacht volledig nodig om veilig deze ronde te kunnen rijden. Genieten van het landschap is één van de kenmerken waaraan een genomineerde Tourrit moet voldoen om voor nominatie in aanmerking te komen. Ik denk wel dat onder betere weersomstandigheden het Kampioenschap van Zürich een mooie tocht is.

Rund um den Henniger Turm, 2 juni, 225 km. Start en finish: Wiesbaden

Rund um den Henniger Turm is genoemd naar een bierbrouwerij en wordt verreden in het Taunus-gebergte ten noorden en oosten van Wiesbaden in Duitsland. Rund um den Henniger Turm heeft van de dertien klassiekers de meeste klimkilometers van allemaal. Na 195 kilometer mag de Grosse Feldberg (880 meter hoog) nog 'even' worden beklommen; voorwaar een zware klus. En daarna volgde een zeer koude afdaling. Het was daarboven op de berg maar 5.5 graden! Nee, deze zeer koude en natte tocht heeft op mij geen goede indruk achtergelaten. Ik ben er zeker van dat het bij beter weer een pracht van een rit is. Helaas heb ik ook die dag weer veel pijn moeten lijden in mijn bovenbenen en knieën. Net als in Parijs – Brussel had ik daarbij ook pijnlijke polsen en handen. Ik schrijf dit toe aan de

regen en de kou. Ook deze tourrit werd bepaald door 'afzien' van de bovenste plank. Niet alleen de mens heeft het zwaar in dit weer. Ook het materieel heeft het hard te verduren. Eén van de vrouwelijke deelnemers aan deze Klassiekerweek, moest onderweg opgeven omdat haar remblokken totaal versleten waren. Bij een fietsenmaker onderweg waren geen nieuwe remblokken voor haar type rem voorradig.

Rund om den Henniger Turm is een tocht van Wiesbaden via Lorch aan de Rijn -over de heuvels- achter de Lorelei langs. Vervolgens gaat de tocht verder via Nassau en Montabauer, tot hier zijn de steilste heuvels. In Montabauer had ik het zo koud dat ik helemaal schudde van de kou toen ik een reparatie aan de remmen van een fiets uitvoerde. Na Montabauer ging de tocht verder via allerlei omwegen hoofdzakelijk over rustige binnenweggetjes naar Bad Camberg. Vlak voor deze stad ging het parcours onder de autobaan van Keulen naar Frankfurt door. Hier volgden we de Hochtaunusstrasse, een weg met prachtig vergezichten.

Op deze weg kwam er een Nederlandse auto naast me rijden. Het rechterportieraam werd geopend en de chauffeur schreeuwde: 'Tjabering, wat heb jij een mooi boek geschreven'. Ik wist even niet hoe ik het had. Ik wist niet wie deze man was en ik dacht te begrijpen dat hij het over mijn reisverhaal had 'De Weg'. Dit boek gaat over mijn reis naar Santiago de Compostela in Noord-West Spanje. Hij riep nog iets in de trant van 'houdt vol je bent bijna bij de voet van de Grosse Feldberg' of zo en reed weer door. Mij achterlatend met raadsels. Wie was deze mysterieuze man? Later stond hij langs de kant van de weg te praten met Cor. Het bleek de voorzitter van *Le Champion*, Ruud van der Velde, te zijn. Ik had hem in 2000 ontmoet tijdens het Klassiekerweekend waarin hij net als ik de Grote Herfstprijs en Parijs-Brussel reed. Mijn reisverslag naar Santiago de Compostela had ik hem op zijn verzoek per e-mail toegestuurd. Onder aan de voet van de beklimming van de Grosse Feldberg hebben Cor en ik op Anton staan wachten. Ditmaal was hij niet omgereden en kwam hij gelukkig wel snel opdagen. Achteraf bleek het goed te zijn dat we op hem hadden gewacht, want Anton had geen eten meer. We hadden op dat moment nog veertig kilometer te gaan door een sterk heuvelachtig terrein. We hebben ons eten gedeeld en het bleek dat er voldoende was voor ons drieën om aan de streep in Wiesbaden te komen. Ruud van der Velde had voor elk van ons een lekkere appel in de auto. De beklimming van de Grosse Feldberg was een behoorlijke zwaar, hoofdzakelijke doordat het daar koud was, het loopt dan niet echt lekker. De afdaling van bijna vijftien kilometer was veel meer een probleem vanwege de kou. Na een kilometer of vijf zag ik in de verte dat de weg weer omhoog liep. 'Gelukkig', dacht ik, 'ik kan mij weer warm trappen'. Maar mijn daalsnelheid was te hoog, want zonder ook maar één trap te doen kwam ik het kleine heuveltje over, steen- en steenkoud. Op naar de volgende rode pijl die ons de weg zou wijzen naar de warme douche in Wiesbaden. De drie routes zijn uitgepijld door de organisatie onder leiding van Theo. Milaan - San Remo werd door die organisatie gedaan. Dat uitpijlen begint op de dag voor een tourrit er wordt dan ongeveer 125 kilometer uitgepijld. Bij ieder bocht minimaal één pijl. Dat gaat als volgt: stoppen, de auto uit en pijl plakken. De auto in en op naar de volgende bocht/afslag/kruising. Een moeizame klus. Hulde aan de mensen die dit werk vaak in de anonimiteit voor ons verrichten!

Aan het einde van de tocht kom je aan bij het Ibis Hotel in Wiesbaden. Een echte finish is er niet. Er is geen finishdoek of een ontvangst comité. Buiten is alles kaal en kil. Je moet het hotel maar ingaan en dan blijkt dat het binnen warm is. Luid klinkt het applaus voor de binnenkomers en dan de felicitaties. Felicitaties voor het behalen van de tocht en voor het behalen van het felbegeerde Klassiekerbrevet. De emoties kruipen in mijn keel omhoog, ik ben blij en dankbaar dat het mij is gelukt om alle dertien klassiekers te rijden met goed gevolg. Het was niet altijd even gemakkelijk, maar dat had ik ook niet verwacht. Als ik mijn fiets naar een zaal in het hotel breng, ben ik even alleen in de lift. De tranen van dankbaarheid lopen over mijn wangen. 'Het is mij gelukt!', zingt het rond door mijn hoofd. Direct bij aankomst in mijn hotelkamer heb ik Marga gebeld. Zij feliciteerde mij en ging meteen onze kinderen bellen. Ik was te koud en te moe om dat te doen. Lang heb ik onder de douche gestaan om weer warm te worden, maar echt warm werd ik pas weer in die typische Duitse brouwerijkroeg onder het raadhuis van Wiesbaden. In die kroeg hebben we die avond met z'n drieën gevierd dat we, ondanks het soms zeer slechte weer, deze Klassiekerweek prima zijn doorgekomen. Cor en ik hebben onze Klassieker-Brevet verdiend, wij mogen in december onze Oorkonde gaan ophalen! Anton heeft zijn eerste vier plaatjes op zijn Klassiekerbord.

Het heeft absoluut geen zin om te denken aan uitverkiezing van Rund um den Henninger Turm, te koud en te nat. Maar nu heb ik het gevoel dat ik deze klassieker te kort doe, omdat het te koud en te nat was. Onderweg heb ik toch ondanks alles gefietst in een prachtig mooi landschap, maar ook heeft deze klassieker lekker veel klimkilometers. Laat ik het zo stellen, vandaag geef ik geen nominatie maar over twee jaar kom ik terug net als in Zürich in de hoop dat het dan wel mooi fietsweer is. Wedden dat dan mijn oordeel anders uitvalt?

DE TITEL: 'MOOISTE'

Ik heb drie klassiekers genomineerd in mijn persoonlijke top drie: Parijs-Roubaix, Luik-Bastenaken-Luik en Milaan-San Remo. Laat ik tot slot, de vraag aan de orde stellen welke van de drie van mij de titel: de 'Mooiste' krijgt. Urenlang liep ik te ijsberen door de kamer, de ene Klassieker tegen de ander afwegend, op zoek naar een verklaring. Uiteindelijk bleek andermaal de eenvoud het kenmerk van het ware.

Welke is nu de 'Mooiste'? Ik ben mij er van bewust dat het nog steeds een schijnprobleem is, geknipt voor een gezellige borrelpraat met enkele goede vrienden op een terras van een mooi café op een warme zomeravond. Waar maken wij ons druk over op deze mooie avond? Niemand die iemand dwingt tot het maken van een keuze voor of tegen de éne of andere wielerklassieker voor toerfietsers. Maar toch...

Voor het oog wint Luik-Bastenaken-Luik. Dit wordt al bewezen door het feit dat de literatuur over een tocht als Milaan-San Remo niet in de schaduw kan staan bij de bergen schrijverij over Luik-Bastenaken-Luik.

Als ik nu denk tóch Milaan-San Remo, de Prima Vera, te prefereren, komt dit voort uit het feit van de variatie van deze tocht. Na de enerverende Po-vlakte over de eerste 120 kilometer, die met een hoge gemiddelde snelheid wordt gereden, volgt een fikse klim tot 773 meter hoogte. Vervolgens een prachtige afdaling die over brede overzichtelijke wegen met hoge snelheid gereden kan worden. Dan ruim honderd kilometer langs één van de mooiste kusten ter wereld: de *bloemen-Rivièra*, waar alle kruispunten voor ons vrij gehouden werden door de Politie. Wat een prachtige flora is daar te bewonderen in de meest schitterende tuinen. Met recht heeft men dit de *bloemen-Rivièra* genoemd. En aan de andere kant van de kustweg liggen adembenemende mooie stranden bevolkt met de mooiste jongedames ter wereld.

Maar ook de weg zelf wil ik noemen, een weg die een juweeltje is voor een rechtgeaarde wielertoerist. Nooit vlak, geen lange rechte stukken, geen scherpe bochten, prachtig weer met zo nu en dan een verkoelend zeewindje. Maar het aangenaamste om hier te fietsen zijn de mooie beklimmingen en prachtige afdalingen. Woorden kom ik te kort om te beschrijven hoe geweldig de weg is die ons voert over de Capo Mele, Capo Servo, en dan die prachtige klim op de flanken van de Capo Berta en om vervolgens aan te komen op de hellingen van de Cypressa die na 265 kilometer in het parcours is opgenomen. Na 280 kilometer mogen wij de beroemde Poggio gaan beklimmen. Wie kent deze berg niet, waar een onopvallende weg tussen de glazen kassen de hoogte inloopt? De Poggio is 3,6 kilometer lang en een pukkel van niks, maar desondanks passeert hier jaarlijks een op hol geslagen wielerpeloton dat, met bijna 290 kilometer in de benen, op zoek is naar eeuwige roem in de finale van Milaan-San Remo. De beklimming van de Poggio is als goede wijn. Goede wijn behoeft geen krans.

Maar toch, *La Doyenné du Ardennes*, Luik-Bastenaken-Luik, daar is het echt afzien, vooral op de laatste 85 kilometer. Alle beroemde beklimmingen zitten er in: de Wanne en de beruchte *côte de la Haute Lavee* om vervolgens *côte de la Rosier* over te gaan. Na de *côte de Marquissard* is het de beurt na 210 kilometer aan *côte de La Redoute*. De beklimming met een stijging van twintig procent is vele malen scherprechter geweest tijdens de wedstrijd voor de profs in Luik-Bastenaken-Luik. Gaaf, gaaf dit laatste gedeelte van deze rit. Maar ook moet gezegd worden dat het weer een zeer onberekenbare factor is. De ene keer is het 35 graden in de schaduw de andere keer 11 graden in de regen. Dit is het weer om een klassieker te fietsen. Hier wordt echt en absoluut afgezien door het gehele wielerpeloton.

Maar toch, de titel gaat niet naar Luik-Bastenaken-Luik en ook niet naar Milaan-San Remo. Zij kunnen nog niet in de schaduw staan van **Parijs-Roubaix**, de Hel van het Noorden! **Parijs-Roubaix** de koningin onder de klassiekers ontvangt van mij de titel; de 'Mooiste'. De uitverkiezing komt omdat deze

klassieker de wielertoerist laat gaan over 50 kilometer van die vermaledijde kasseien, een ongeëvenaarde ervaring!

Vraag een onbevooroordeelde televisiekijker, welke klassieker herinnert u zich? 'Parijs-Roubaix', zal meestal het antwoord zijn. Deze onbevooroordeelde televisiekijker zal weten hoe extreem slecht de kasseien er uit zien in het beruchte bos van Wallers-Arenberg en op die verschrikkelijke Pavé l'Arbre. Prachtig toch. Soms denk ik wel eens dat iedere Nederlander weet van de leuke band van Hennie Kuiper op weg naar zijn overwinning in de Hel van het Noorden! Hij reed van voren en ging lek. De camera registreerde Kuipers emoties toen hij stond te wachten op de materiaalwagen.

De essentie van Parijs-Roubaix is het leveren van het gevecht dat je aangaat met je zelf om aan de finish te komen, het is een eenzame rit je moet het helemaal alleen zelf doen. Het door elkaar gerammeld worden op de kasseien, met vallen en opstaan, met materiaalpech, spekgladde klei en modderbaden, in de hitte, met aan het einde van de tocht onweer, regen en storm, dit over 265 kilometers waarvan 50 kilometer over die verschrikkelijke maar ó zo sensationele kasseien is een geweldige ervaring.

De beloning voor dit ultieme afzien is een ronde te mogen fietsen op de wielersbaan van Roubaix en je daar zelf overwinnaar van de Hel van het Noorden te voelen. Helaas was dat laatste niet voor mij weggelegd vanwege de regen op 6 juni 1997. Nu jaren later doet dat nog pijn. Het is hèt gemis van hèt glorieuze moment van deze bijzondere wielerklassieker.

Is het vraagstuk, welke wielerklassieker de 'Mooiste' is, eenvoudiger? Is het zo dat het meest wezenlijk van wat in een wielerklassieker verpakt zou moeten zitten in Parijs-Roubaix zit? In de Hel van het Noorden? Hoe komt dat? Dit geheim kan niet doorgrond worden, maar wel benaderd. Maar in mijn uitleg, na al die uren ijsberen door de kamer, kom ik niet verder dan vaagheden als: *bijzondere gedachten, algemene bezieling en diep gepeilde gevoelens*, anders gezegd het is net dan de klank van een droom, onvatbaar.

Ik ben mij er van bewust dat u en ik met deze uitleg niet veel opschieten in het doorgronden van het mysterie van de Hel van het Noorden, PARIJS-ROUBAIX. Zeker is dat mijn droom om het Klassiekerbrevet te halen is uitgekomen! Misschien is het beter dat u zelf alle dertien wielerklassiekers voor het Brevet rijdt en zelf een keuze maakt welke volgens - U - de 'Mooiste' is. Misschien kom ik u wel tegen, want ik heb besloten om te proberen mijn tweede klassiekerbrevet te gaan halen, want eigenlijk ben ik ook benieuwd welke ik dan als "Mooiste" zal uitkiezen.

De uitreiking van het Klassiekerbrevet

De uitreiking van het Klassiekerbrevet was op 15 december 2001 in Zaandam. Hierbij stond de ceremonie onder leiding van de voorzitter van *Le Champion*, Ruud van der Velde. De uitreiking werd gedaan door oud-profwieler Rob Harmeling uit Nijverdal. De voorzitter sprak lovende woorden tijdens mijn huldiging en mijn zeventien collega's waaronder twee Belgen.

Ik nam de mooie woorden in mij op, totdat ik het glunderende koppie van mijn oudste kleinzoon Wouter zag. Wouter was op dat moment anderhalf jaar. Hij wees met zijn vingertje naar mij en riep: 'O-paah! O-paah! O-paah! Nog nooit had ik hem dit horen zeggen in mijn aanwezigheid. Het spijt me, maar vanaf dat moment heb ik niet meer gehoord wat de voorzitter tegen mij zei. Het 'O-paah!', klonk mij als muziek in de oren en muziek hoort toch bij een huldiging. Bravo Wouter.

Na de huldiging waren er de felicitaties en cadeautjes van mijn familie en van de collega fietsers en hun familie. Het was prachtig om de huldiging op deze middag te ondergaan in Zaandam. Terugkijkend bedenk ik mij: dat ik een inspanning heb moeten leveren van formaat om op het podium van vanmiddag te mogen staan. Vaak heb ik gezegd: Als een Rechter mij hier toe veroordeelde, dan zou je zo iemand toch wat doen..... Maar geen Rechter of iemand anders heeft tegen mij gezegd dat ik deze prestatie moest leveren. Pijn onderweg wat maal ik daarom, pijn is fijn, en mijn benen zijn er om rond te malen en mijn hart om te pompen. Ik heb ze kregen en ik heb ze gebruikt. Want voor ik het weet zit ik achter de geraniums. Ik ben diep gelukkig dat ik voor mijzelf, uit eigen vrije wil en bij volledige bewustzijn, de uitdaging heb opgenomen om het Le Champion Klassiekerbrevet in mijn bezit te krijgen. Hoera ik heb hem! Ik weet na deze huldiging zeker dat ik mij een kampioen zal blijven voelen want ik heb een prestatie geleverd en dat pakt niemand mij meer af en dat is een goed gevoel.



Uitreiking Klassiekerbrevet te Zaandam op 15 december 2001.



Le Champion Klassiekerbrevet bord.



12 augustus

Luik-Bastenaken-Luik

Afstanden
125-175-240
kilometer

In 2000 wordt deze uitgepilde klassieker voor toerfietzers voor de 18^e keer door Le Champion georganiseerd. Naast de volledige route van 240 kilometer, met heuvels van naam en faam zoals de Wanne, Haute Levée, Rosier, Maquisard en uiteraard La Redoute, is het ook mogelijk om deel te nemen aan de 175 of 125 kilometer versie van dit evenement. Deze afstanden zijn met name voor iets minder getrainden een prima gelegenheid om de sfeer van La Doyenne te proeven.

Hoewel het zwaarste gedeelte zich zowel bij de 175 als 240 kilometer in de laatste 80 kilometer bevindt, met de reeds eerder genoemde hellingen, is er zeker geen sprake van een 'vlakke' aanloop. Dit gedeelte dient dan ook niet onderschat te worden! Voor de 125 kilometer geldt dat deze zich na de splitsing met de andere afstanden vlak voor de Rosier weer bij hen voegt.



Hotel Holiday Inn in Luik zal evenals in voorgaande jaren start- en finishplaats zijn van deze klassieker. Voorafgaand aan en na afloop van de rit zullen hier honderden deelnemers overnachten, zodat er rondom het evenement een gezellig klassiekersfeertje heerst. Aangezien volgwagens

op het fietsparcours als uitermate hinderlijk worden ervaren door de deelnemers is hiervoor een speciale omleidingsroute gemaakt, die hen regelmatig weer bij de fietsers brengt. In geval van pech kan een beroep worden gedaan op één van de op de route aanwezige materiaalwagens of posten van de organisatie.

Voorinschrijving

Bij voorinschrijven dient u gebruik te maken van het speciale LBL-inschrijfformulier (zie pagina 29). Het is tevens mogelijk via ons hotelaccommodatie te boeken, maar dit kan uitsluitend bij voorinschrijving. Het inschrijfformulier dient uiterlijk 1 juli in ons bezit te zijn. Daarna is er alleen nog de mogelijkheid tijdens het evenement zelf voor de verschillende afstanden in te schrijven.

Kamerindeling

Indien u een bepaalde kamerindeling wenst, dient u dit op uw inschrijfformulier aan te geven. De inschrijfformulieren van alle betreffende deelnemers dienen dan **gelijktijdig in één envelop** opgestuurd te worden. Later een kamerindeling doorgeven is niet mogelijk.

Bevestiging

U ontvangt geen bevestiging van uw inschrijving. Ongeveer een week voor de rit ontvangt u alle informatie thuis. Mocht u die tijd met vakantie zijn, laat het ons weten, dan nemen wij uw startnummer en informatie mee naar Luik.

Contactadres
 Le Champion
 Postbus 143
 1850 AC Heiloo

Inlichtingen
 Wim de Boer
 ☎ 071-6077119

Jan Jancalis
 ☎ 010-0020001
 (na 13.00 uur),
 E-mail: jancalis@xs4all.nl

Marjan Zaadnoordijk
 ☎ 0251-314220
 (na 18.00 uur)

Familie Beil
 ☎ 0251-655414

Le Champion Heiloo
 ☎ 072-5338136
 (kantooruren)
 E-mail:
 champion@euronet.nl

Organisatie
 Toerclub Le Champion



Le Champion-programma 2000 ♦ Klassiekers

27

Deze pagina is een afdruk uit: Le Champion programma 2000, bovenste foto is genomen, van mij tijdens de beklimming van de Wanne, net voorbij de kerk in Grand Halleux, op zaterdag 14 aug. 1999 om 13.10 uur.

© Wierden, 2002, Tjabering Stek.