

Met nog vier dagen voor de boeg, en de slottijdrit inbegrepen, was dít het ultieme moment. Perfectie bestaat.

Primož Roglič was zonder enig voorbehoud de beste Vuelta-renner van dit jaar. Het terrein hem bekend, driemaal is scheepsrecht. Zeker met Team Jumbo-Visma als beste ploeg: Sepp Kuss – laatste helper; Steven Kruijswijk – eigen tempo; Sam Oomen – noodverband; Robert Gesink – wise old man; Koen Bouwman – taai omhoog; Lennard Hofstede – gregario ultimo; Nathan Van Hooydonck – betrouwbare sloper. Wie de etappe terugkijkt, ziet een schoolvoorbeeld van hoe het kan en moet, maar zelden gebeurt. Zó win je een grote ronde.

De Vuelta editie 2021 kende niet de allersterkste bezetting. Veel jong grut, ongeremd van het startschot af, een speelplaats voor het nieuwste wielrennen. Maar in ongewisheid schuilt ook onvoorspelbaar gevaar. Dus: géén overbodige belasting voor de kopman, die een snelle leiders-trui met de dag zwaarder voelt wegen. Géén onnodig stuntwerk, maar rustig je kans afwachten. De consequenties kent Roglič inmiddels als geen ander.

Win de proloog, maar geef het gewicht van de koers minzaam in handen van een renner/ploeg, die er alles aan zal doen hun leiderstrui te verdedigen. Sta toe dat de ploeg van Hilaire Van der Schueren de halve Vuelta in dubbel opzicht in het rood rijdt. Sprokkel zelf onopvallend wat boniseconden mee. Test de papieren concurrentie pas na de eerste rustdag. Overrijd je niet in de hitte van de tweede week. Zaai passieve verwarring bij de uitdagers die rond tweede rustdag aan hun fysieke en psychische limieten raken. Voel exact aan wanneer inhaken op de verwachte aanval van Egan Bernal geboden is; ook al zijn er nog 61 kilometers te gaan, jít bent zeker van je zaak.

Bernal's rugprobleem? Als Roglič éven tempo maakt aan het begin van de laatste klim kraakt de Colombiaan.

Ineos in de zak, Movistar in de tas, Astana in de ban, UAE ook tabee. Alleen Bahrain houdt vol. De rest is kinderspel. Nou ja, gewonnen spel, van proloog tot slottijdrit. De zaterdagetappe rit geeft nog flink wat stuiptrekkingen, maar ook zónder ploegmaat in de directe nabijheid is Roglič superieur aan de rest. In de tijdrit naar Compostella zet hij de kroon op het werk. Het is zijn vierde dagzege. Dit keer geen onwaarschijnlijke Pogačar; dit keer geen valpartijen met dramatische gevolgen. Verre van.

Overigens: weinig Spaans meer aan de Vuelta. Spanjaarden winnen niet meer. Spaanse hoofden zitten vol met foute én oliedomme tactieken. Zelfs geen ploegenklassement dit jaar voor Movistar. De ene etappeoverwinning van Miguel Ángel Lopez onttaardt een dag later nota bene in een kolossale ruzie.

Nee, dan de Noren en de Denen (Leuven lonkt!). En, een jaar na zijn Poolse Val, de definitieve terugkeer van Fabio Jakobsen. Een ploeg die een trein laat sporen, drie ritzeges in massasprints, de groene trui én de eindstreep gehaald. Ook al is het op zes uur, maar Fabio dééd het. De Vuelta 2021, een jaar na Katowice, is de start van zijn tweede carrière.

In Santiago de Compostella stapt Roglič nog één keer op zijn tijdrifets en zet hij een dikke punt achter zijn derde Vueltazege op rij. Een Vuelta volgens het gescripte boekje. Doe ik dit, doe jij dat, en doen we het met z'n allen samen. Het liep zoals het lopen moest: geen incident groter dan een speldenknop, geen buitenaardse krachtsinspanningen, geen Tour of geen Giro, gewoon La Vuelta. Derde keer mooiste keer.

Primož straalde, genoot van de huldigingen, zo ontspannen als een toerfietser, net terug van een heerlijke, drie weken durende trip met vrienden. Een makkie, eigenlijk.

Na de *Vorentscheidung* op de Covadonga sprak Egan Bernal mooie woorden. Hij had in de Picos het initiatief genomen, maar had Roglič moeten laten gaan. Roglič was die dag en alle andere dagen de sterkste van het veld. Bernal: 'Ik ben blij dat ik een deel van Roglič' wielershistorie kon zijn.'

(En bij Jumbo zullen ze blij zijn dat Roglič niet van begin tot eind in een rode trui met twee zelfklevende Carrefour-stickers het erepodium is opgejaagd.)

Lezers,

Tegenwoordig kijken we er niet meer van op: Mark Rutte op zijn sportfiets naar het torentje of Hugo de Jonge in een wieroutfit van Katendrecht naar het Catshuis voor het zondagse coronaoverleg. Het fietsende kabinet mag de hoofden graag laten schoonwaaien, en soms wappert er zomaar een herinnering weg.

De fiets is hét vervoermiddel waarmee je als politicus ook jouw bijdrage denkt te leveren aan een schoner milieu. Vooral de regeringspartijen schieten je om elke straathoek voorbij. Piet-Hein Donner, Sander Dekker, et cetera – ach, de interesse voor de racefiets bestaat eigenlijk al sinds Dries van Agt.

Van Agt kwam nooit op de fiets naar de Kamer, maar hij mocht wel graag een ontspannend werkbezoekje brengen aan de Tour; in 1981 al voor de vierde keer. In de regerings-BMW, met chauffeur en zoonlief Frans naar L'Alpe d'Huez, om Peter Winnen te zien zegeviereren.

Van Agt genoot meer van één Touretappe dan van een ellenlange kabinetsformatie. Hoe premier Dries daar steeds weer mee weg kon komen, puzzelt John Kroon veertig jaar later uit in een smakelijke reconstructie.

Een herfst-Muur zit altijd vol verrassingen. Geen vast thema, geen seizoenen waarop je als wielierliefhebber je tijdsklok kunt gelijkzetten, maar losbladige juweeltjes, waar het vooral gaat om de verhalen.

Het Slovenië van nu zweert bij de schier onverslaanbare Pog & Rog. Maar Joop Zoetemelk kon de Slovenen nog wél de baas. Mark Koghee zocht en vond Joops oer-succes in de Ronde van Joegoslavië 1969. Thomas Sijtsma deed ook naspeuringen, en wel naar een speciale fiets: het karretje ónder het werelduurrecord van Eddy Merckx. Of zijn er twee karretjes?

Wat een succesvol wielrenner moet weten, is uitgekiend eten. Tegenwoordig gaan er tot achter de komma afgewogen milligrammen naar het maagdarmkanaal, vroeger lagen er speklappen en gebraden duif op het bord. Martin Bons weet nog dat Adrie van der Poel positief testte op een doffer.

Volgens velen is *A Sunday in Hell* de beste wielersfilm *ever*, maar als Frank Heinen eerlijk is, gaat die Oscar naar *Breaking Away*, een coming-of-agedrama uit 1979. Erik Brouwer vond een nieuwe fascinatie in de Kriegsjahren van renner Albert Richter en zijn manager Ernst Berliner. En Joost-Jan Kool gaat op zoek naar het verschijnsel pijn in het peloton; ondergá je dat voor, tijdens of voorbij de pijngrens?

Ook De Muur 74 kent weer twee ijzersterke pijlers: Nando Boers voert een indringend gesprek met de Zuid-Afrikaanse prof Willie Smit over coureur zijn als beroep en Wiep Idzenga plukt een fotomoment dat voor eeuwig symbolisch zal zijn voor de frustraties van Jan Goessens over Parijs-Tours 1988.

In dit nummer

10

THOMAS SIJTSMA

COLNAGO VAN MERCKX,
ONTDEKT EN ONTMASKERD

Mythes en feiten rond een
legendarisch werelduurrecord

23

MARK KOGHEE

TOEN JOOP DE SLOVENEN
FIETSLES GAF

Zoetemelk verraste iedereen in de
Ronde van Joegoslavië

34

JOHN KROON

SAPRISTI,
DIE DEKSELSE DRIES

Oud-premier Van Agt,
het wielrennen en de politiek

52

JOOST-JAN KOOL

DE VELE GEZICHTEN VAN
PIJN EN LIJDEN

Pijn in je benen, in je borstkas, in je
longen en in je schurende keel, het
melkzuur dat uit je oren spuit

66

WIEP IDZENGA

EVERY PICTURE
TELLS A STORY (35)

Parijs-Tours 1988 en de
eindstreep die zoek was

88

ERIK BROUWER

ERNST BERLINER EN
ALBERT RICHTER,

EEN DUITSE TRAGEDIE
Verraad leidde in de Tweede
Wereldoorlog tot de dood van een
Weltmeister



De colnago van Merckx in het Brusselse metrostation Eddy Merckx. Foto Joris Knapen

100

FRANK HEINEN

EEN RACE TEGEN JEZELF. OF:
DE BESTE WIELERFILM
OOIT GEMAAKT

Een zonderlinge student bleek heel
hard te kunnen fietsen;
zie werkelijkheid en fictie in

Breaking Away

112

MARTIN BONNS

DE GEUR VAN BIEFSTUK EN
GEBRADEN DUIVEN
BIJ HET RENNERSONTBIJT

Renners en ploegleiders zwoeren erbij:
eerst vlees eten en dan koersen

119

WILLIE VERHEGGHE

HART VOOR DE KOERS

‘Ik geniet van de rijke historiek,
met mijn hand
op de schouders van André Darrigade
en Johan Museeuw’

124

NANDO BOERS

BEROEP WIELRENNER
DEEL 36:
WILLIE SMIT

‘Ik wil niet doorgaan met dit
egoïstische leven’

140

BERT WAGENDORP

LETTERKNECHTEN

Boeken over Mathieu van der Poel,
Wout van Aert, de Raboploeg en
Anna van der Breggen

143

AUTEURSBIOGRAFIEËN

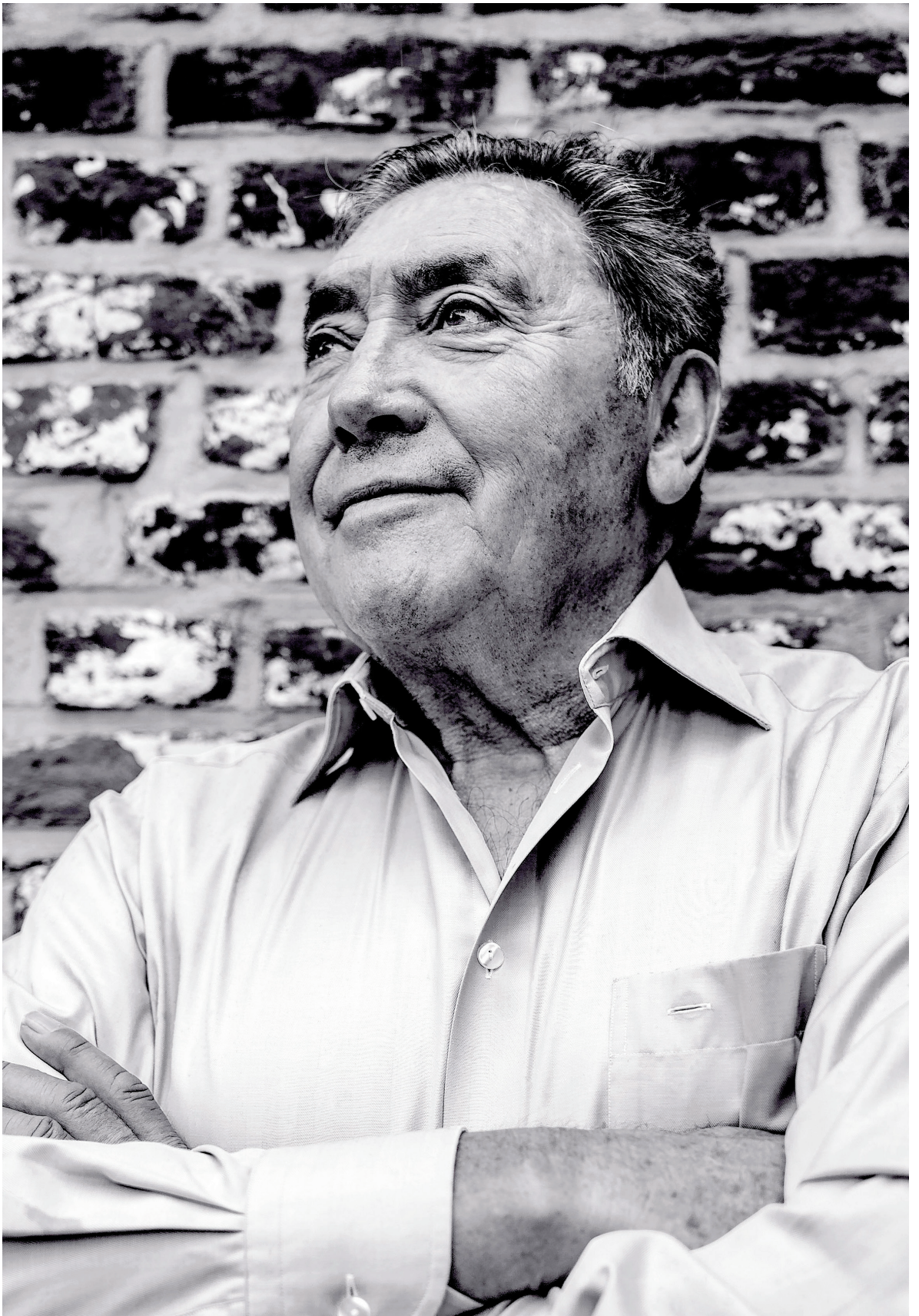
COLNAGO
VAN MERCKX,
ONTDEKT
EN
ONTMASKERD



— door —

THOMAS SIJTSMA

Eddy Merckx: 'Zonder dit record was mijn loopbaan niet compleet.' Foto Joris Knapen



In 1972 verbrak wielergrootheid Eddy Merckx het werelduurrecord met bijna 800 meter. Naar eigen zeggen was die prestatie de kroon op zijn carrière. Mecanicien Ernesto Colnago klopte zich na die geslaagde poging in het openbaar meermaals op de borst: zonder de door hem gebouwde fiets had Merckx het misschien wel niet gered. De Muur ging op zoek naar de feitelijkheden en verdichtsels in dit epos en kwam uiteindelijk bij de hoofdpersoon zelf aan tafel.

25 oktober, 8.02 uur.



OEDEMORGEN, EDDY, HALLO?’

‘Beste Eddy. Goedemorgen. Dit is Ernesto. Ik kom u feliciteren.’

‘Dankuwel. Ik verwachtte uw telefoontje. De gelukwens is wederzijds.’
‘Mexico, 1972. Dat was me een dag. En de fiets, och, wat was die mooi hè?’

‘De fiets, Colnago, och ja, wat was ze schoon, och, wat was ze schoon. Het beste, Ernesto.’

‘Tot volgend jaar, Eddy.’

Harde bewijzen zijn er niet, maar volgens de overlevering bellen Eddy Merckx en Ernesto Colnago elk jaar op 25 oktober, kort na ontwaken, met elkaar. Het gesprek beslaat niet meer dan een paar uitgesproken zinnen, misschien twintig tot dertig seconden in totaal. Absoluut niet langer. Eén keer per jaar. Absoluut niet vaker. Over de inhoud zijn nooit uitlatingen gedaan, maar zoals in de woorden hierboven beschreven moet het ongeveer gaan.

De Italiaanse fietsenbouwer initieert het gesprek en Merckx neemt op. Ze wijzen dan op 25 oktober 1972, de dag waarop hun samenwerking tot een hoogtepunt komt en Merckx op een fiets van Colnago het werelduurrecord van de Deen Ole Ritter verbreekt met een duizelingwekkende 778 meter. In Mexico-Stad, op Vélodrome Augustin Melcar, reikt ‘De Kannibaal’ tot 49.431 meter. Een ongekennde afstand, zeker met de kennis van toen, nog meer met de kennis van nu.

Even later krijgen ze onenigheid, Merckx en Colnago, en vertroebelt de relatie. De Belg zoekt kort na de recordpoging in Mexico samenwerking met een andere Italiaan, Ugo de Rosa. Het wordt hem tot op de dag van vandaag niet in dank afgenomen. Toch zoekt Colnago eens per jaar contact, vanwege die ene dag in 1972, toen mens en materiaal elkaar tot het uiterste dreven.

Het idee van een werelduurrecord bestaat al zolang we de begrippen tijd en fietsen kennen. Welke afstand kan een mens afleggen in een uur? Het is de simpelste vorm van vergelijken en meten. Naast uithoudingsvermogen moet de renner over een harde kop beschikken. Het uur kruipt tergend langzaam rond in het hoofd. Mentaal is het zwaar omdat geen beloningen in het vooruitzicht worden gesteld. Even uit de wind zitten of de druk van de benen halen in een bocht gaat niet. Elke meter, elke omwenteling telt.

Bij normale wedstrijden bestaat het principe dat hoe harder je fietst, hoe eerder je op de plaats van bestemming – meestal de finish – bent. Deze garantie vervalt bij het werelduurrecord. Het uur blijft een uur, hoe hard je ook trapt. Ook als je maximaal en door pijngrenzen gaat, ben je niet eerder klaar. Bovendien passeert de renner al oneindig vaak de bestemming voor er wordt gestopt. Het referentiepunt is tijd en niet afstand.

Henri Desgrange, de oprichter van de Tour de France, zet in 1893 de eerste officiële afstand neer: 35.325 meter. In de twintigste eeuw krijgt het record aanzien. De groten der aarde zetten het werelduurrecord op hun naam of doen een poging daartoe. Onder hen bijvoorbeeld Fausto Coppi en Jacques Anquetil.

In 1965, zijn eerste jaar als professioneel renner, kondigt Merckx al aan ooit zijn naam in dat rijtje te fietsen. De carrière van een groot coureur stelt immers niets voor zonder de Giro, Tour, Parijs-Roubaix, de Ronde van Vlaanderen, Milaan-San Remo en het werelduurrecord op het palmares. Wie dat niet eens probeert, is een angsthaas, een softie. Met het record op zak kan een mens pas beweren een compleet renner te zijn, want op alle disciplines heeft hij dan geëxcelleerd: klimmen, tijdrijden en door de wind boren. Het zal dan nog zeven jaar duren tot Merckx afreist naar Mexico-Stad om zijn naam bij te schrijven.

Die poging, op 25 oktober 1972, is op meerdere manieren fenomenaal te noemen. Natuurlijk door de afstand na de majestueuze inspanning

van Merckx, die zonder technologische ontwikkelingen waarschijnlijk nooit meer was overtroffen, maar ook vanwege de speciaal gebouwde fiets, die mag worden beschouwd als de heilige graal van het moderne wielrennen.

Zo maakte Arjen Dijkstra (42) het mij in ieder geval duidelijk. De Colnago van Merckx heeft voor hem een grotere waarde dan Excalibur, het magische zwaard, voor koning Arthur. Daar komt geen enkele vorm van overdrijven bij kijken.

Arjen Dijkstra is een doodgewone jongen, met een doodgewone naam in het doodgewone noorden van het land, maar met een absurde fascinatie voor racefietsen, aerodynamica en werelduurrecords. Ik ken Dijkstra niet persoonlijk, we zitten alleen al decennialang in dezelfde appgroep van Wielergenootschap Dockum, waar naast het invullen van toto's oeverloos wordt gecommuniceerd over de wielersport.

Dijkstra blinkt uit in materiaalkennis. De herkomst van wielen, zadelpennen en schoenen herkent hij binnen een seconde. Graeme Obree, de man die met een meisjesfiets in bidsprinkhaanhouding het werelduurrecord aanviel, is een van zijn grootste helden. Zijn vriendin betrapt Dijkstra, directeur van het museum van de Rijksuniversiteit Groningen, regelmatig in het holst van de nacht in zijn werkkamer. Met een kromming in zijn rug, de ogen dicht bij het scherm, klikkend op de muis die hem langs obscure wielersites leidt waarop weerbarstige ideeën over het winnen van wattages de ronde doen. Die hersenspinsels belanden vaak dezelfde nacht nog in de appgroep. De meeste leden roepen dat Dijkstra doordraaft, ik ben daar een van.

Zelf is Dijkstra, een van de stemmen van wielerpodcast *De buik van het peloton*, meervoudig districtskampioen in de tijdrit. Dat dankt hij naar eigen zeggen aan de speciale aerodoppen die hij voor 25 euro per stuk kocht voor op zijn ventielen. 'Het scheelt een halve watt,' legt hij uit tijdens een eerste kennismaking. Omgerekend zijn die dopjes dus het duurste onderdeel. Hij lacht er niet eens bij.

Daarnaast hangt Dijkstra de contra-intuïtieve theorie aan van de extreem lage bandenspanning. Bij een wedstrijd vergat hij ooit de banden van lucht te voorzien en vroeg daarom aan Fabio Jakobsen, die zijn eigen fiets voorbereedde bij de auto, om een pomp. Jakobsen was behulpzaam, maar schrok van de 3,9 bar die Dijkstra wenste. 'Ben je helemaal gek geworden?'

Deze man overtuigde mij van de zeldzame schoonheid van de Colnago