

Etappe 1

Mont Saint-Michel – Utah Beach

10 juli 2013

Etappe 11: Avranches – Mont Saint-Michel

Tijdrijden is een discipline voor liefhebbers – dat geldt zowel voor de renners zelf als voor de supporters. Niet iedere wielrenner is een goede tijdrijder, simpelweg omdat niet alle renners de mentale kracht kunnen opbrengen om zichzelf zoveel pijn te doen. En voor sommige wielersfans is kijken naar tweehonderd renners die een voor een hetzelfde rondje rijden een ware lijdensweg.

De liefhebbers onder de wielrenners genieten van de eerlijkheid van het gevecht, en van de eenzaamheid van het rijden. In de tijdrit kan niemand zich verstoppen. Niet achter een ploeggenoot die je uit de wind houdt, niet achter tactische spelletjes en de belangen van anderen. De klok oordeelt genadeloos en laat geen ruimte voor smoesjes. Gaat het niet goed, dan kun je niemand anders dan jezelf de schuld geven. Tijdrijden is een eenzame discipline, en hoe vermoediger de renner raakt, hoe meer pijn hij voelt, hoe eenzamer hij wordt. Een goede tijdrit rijden vereist niet alleen superbenen, maar vooral een ongekennde hoeveelheid mentale kracht.

De wielersfans die graag naar tijdritten kijken zijn degenen met oog voor de schoonheid van de sport. Elke proloog, elke tijddrit is een ode aan de esthetiek van het wielrennen. De tijddrit toont de ultieme versmelting tussen renner en fiets, hun gezamenlijke poging om zo weinig mogelijk wind te vangen, om ondanks de enorme inspanning zo weinig mogelijk kracht te verliezen. Hoe de beste tijdrijders vanuit schijnbare stilstand hun fiets voortstuwen, dat is een genot om naar te kijken. Het gebogen hoofd, het doodstille bovenlijf, de lichte kromming van de rug, en dat in contrast met de macht waarmee de benen de pedalen ronddraaien. De enorme snelheden die de renner met enkel die malende dijen weet te ontwikkelen, in zijn een-tje, met het schuim om de lippen – het is de essentie van het wielrennen zijn in één beeld gevangen.

Maar niet iedereen ziet dat, of wil daarnaar kijken. In een poging prologen en tijdritten aantrekkelijker te maken voor de tv-kijker, verliest de wedstrijdorganisatie soms het gezonde verstand. Het meest tot de verbeelding sprekende voorbeeld daarvan is wellicht de eerste rit van de Vuelta a España in 2015: een ploegentijddrit over zeven kilometer. De organisatie voerde het mediterrane strandthema iets te ver door, en enkele dagen voor aanvang van de Vuelta kwamen de eerste klachten van renners binnen: ‘Denkt de organisatie soms dat we op beachcruisers rijden?’ vroeg Rory Sutherland zich af op Twitter. Het parcours voerde over maar liefst zeven verschillende soorten wegdek, waaronder gladde stenen op de boulevard, plastic tegels die in een lange baan over het strand waren gelegd, een gruisig zandpad en zelfs een lange houten brug. De organisatie zag zich door alle protest uiteindelijk gedwongen een ingrijpende beslissing te nemen: de eerste rit werd

verreden, maar telde niet mee voor het klassement.

In de Tour van 2013 voerde de eerste individuele tijdrit naar Mont Saint-Michel, een getijdeneilandje dat ongeveer een kilometer uit de Franse kust ligt, ter hoogte van Avranches. Op het eiland bevindt zich een middeleeuwse abdij, het thuis van het merendeel van de 43 eilandbewoners. Bij laagtij is Mont Saint-Michel bereikbaar via een brug, waar ook de renners in 2013 overheen reden. Net als de organisatie van de Vuelta in 2015 maakte de Tourorganisatie in 2013 het parcours om commercieel-toeristische redenen iets ingewikkelder dan sportief gezien noodzakelijk (en wenselijk) was: er werd een smal dorpsweggetje in de route ingepast zodat die langs de ontwerpstudio van Louis Vuitton zou voeren.

De Tour viert in 2013 haar honderdjarig bestaan en gaat op 30 juni feestelijk van start op het Franse eiland Corsica. De eerste etappe, een vlakke rit van Porto-Vecchio naar Bastia, wordt gewonnen door de Duitse sprinter Marcel Kittel. Daarna trekt de Tour voor twee dagen de Corsicaanse heuvels in – de Belg Jan Bakelants draagt het geel. Vervolgens verplaatst het circus zich naar het vasteland, waar in Nice een ploegentijdrit op het programma staat. Orica-GreenEDGE wint en Simon Gerrans neemt de leiderstrui over van Bakelants. Twee dagen later, in de zesde etappe naar Montpellier, gunt hij het geel aan zijn ploeggenoot Daryl Impey. Die wordt daarmee de eerste Zuid-Afrikaan ooit in de gele trui. Twee etappes is Impey de leider in de Tour, dan duiken de Pyreneeën op. De achtste etappe, van Castres naar Ax-3 Domaines, wordt gewonnen door Chris Froome, die daarmee het geel verovert en een stevige fundering legt voor zijn eerste Tourzege.

De elfde etappe is de individuele tijdrit naar Mont Saint-Michel. Hij wordt gewonnen door de Duitser Tony Martin, die zijn tijdritten al sinds 2011 in de regenboogtrui rijdt en zijn kampioenstitel later dat jaar verdedigt. Martin is zo'n zonderlinge renner die zich toelegt op de tijdrit. 'Der Panzerwagen' luidt zijn bijnaam, en wie hem ziet fietsen snapt waarom. Alsof er geen man voorovergebogen op de fiets zit, maar een zorgvuldig afgestelde machine. Hij straalt onkwetsbaarheid uit. En om de beste te zijn in zijn discipline gaat hij nog net even iets verder dan zijn collega's. Al jaren voorziet hij zijn zadel en stuur van schuurpapier om te voorkomen dat hij tijdens het fietsen uit zijn ideale tijdrithouding raakt. Na de tijdrit in de Ronde van het Baskenland van 2014, die Martin won, doken er foto's op waarop duidelijk te zien was dat Martin toch echt menselijk is: tegen de tijd dat hij over de finish kwam, zaten er bloedvlekken in het kruis van zijn witte snelpak. Hij had zijn huid open geschuurd aan zijn zadel, dwars door zijn zeem heen. Zich letterlijk kapot rijden, dat kunnen lang niet alle renners.

Niemand kijkt ervan op dat Martin in 2013 de tijdrit naar Mont Saint-Michel wint. Anders dan bij wegritten zijn uitslagen in tijdritten redelijk voorspelbaar. Een tijdrijder kan natuurlijk een slechte dag hebben, of vallen, maar als er niets geks gebeurt, zal de beste tijdrijder van de wereld in elke vlakke tijdrit de snelste zijn. In de tijdrit naar Mont Saint-Michel bereikt Martin een gemiddelde snelheid van ruim 54 kilometer per uur. Froome bevestigt zijn uitstekende vorm door tweede te worden. Verrassender is dat Bauke Mollema die dag slechts twee minuten en vijf seconden langer over de 33 kilometer doet dan Tony Martin, waarmee hij misschien wel de beste vlakke

tijdrit uit zijn carrière rijdt. Maar er is een jonge Nederlander die het nóg beter doet dan Mollema: Tom Dumoulin.

Dumoulin rijdt in 2013 zijn eerste Tour de France. Eerder dat jaar heeft hij het bergklassement gewonnen in de Ronde van Andalusië en is hij derde geworden op het NK Tijdrijden, achter Lieuwe Westra en Niki Terpstra, vóór Lars Boom en Stef Clement. Dumoulin blijkt dus een tijdrijder die uitstekend kan klimmen, een unicum. In de tijdrit naar Mont Saint-Michel verbluft Dumoulin in 2013 vriend en vijand door een negende tijd neer te zetten, op een minuut en 45 seconden van Martin – en dat terwijl hij in de laatste meters voor de finish bijna op een volgwagen knalt.

Dumoulin's zeldzame combinatie van kwaliteiten – hij blinkt uit in zowel klimmen als tijdrijden – stelt hem in 2015 voor hét dilemma van zijn carrière. Hij heeft in de Ronde van Spanje indrukwekkende prestaties geleverd, kon bergop zelfs Chris Froome voorbijrijden en is in het eindklassement als zesde geëindigd, en dat met een ploeg die was gevormd om sprintetappes te winnen. Maar je kunt niet én de beste tijdrijder ter wereld worden én voor winst in een grote ronde gaan – het gewicht van zijn tijdritspieren zou hem bergop in de weg zitten. Dumoulin toont zich een tijdrijder pur sang door het nastreven van succes in de grote ronden nog even uit te stellen en zich te focussen op de Olympische tijdrit van 2016. Toegejuicht worden door grote menigten in een strijd bergop, opgejaagd door de hoge verwachtingen van het Nederlands publiek dat vol smart uitkijkt naar een ronderenner die kan meedoen om de eindoverwinning, dat mag van hem nog wel even wachten. Hij kiest voor eenzaam lijden in tijdrithouding, omdat hij weet dat hij dat beter kan dan heel veel ande-

ren. Omdat hij weet dat het slechts een kwestie van tijd is voordat hij het ook beter kan dan Tony Martin. Dat de kans dat hij de beste tijdrijder van de wereld wordt groter is dan de kans dat hij een grote ronde wint. En winnen, dat is waar het de topsporter uiteindelijk om gaat.

Na de tijdrit naar Mont Saint-Michel trekt de Tour verder richting de Alpen. De dertiende etappe – op het oog een saaie overgangsetappe over 173 kilometer – zal Alejandro Valverde nog lang heugen. Als het peloton die dag vertrekt vanuit Tours, staat de Spanjaard tweede in het klassement, ruim drie minuten achter Froome en met een voorsprong van twaalf seconden op Mollema, de nummer drie. Maar op 86 kilometer van de meet rijdt hij lek, en precies op dat moment zet de Belkinploeg van Mollema zich op kop van het peloton.

Valverde heeft vier ploeggenoten bij zich, hun Movistartruitjes worden opgesierd door de gele rugnummers die aanduiden dat ze de best geklasseerde ploeg vormen; op het hoofd dragen ze gele helmen. Ze zetten zich aan het werk om de 35 seconden die verloren zijn gegaan door gedoe rondom het verwisselen van het achterwiel van hun kopman terug te halen, maar al snel blijkt dat niet de andere klassementsrenners hun grootste vijand zijn, maar de wind.

Quick-Step rijdt naar voren om Belkin bij te staan, in de hoop Marcel Kittel kwijt te spelen zodat Mark Cavendish de sprint kan winnen. Vlaanderen en Nederland slaan de handen ineen voor een laaglandoffensief, een sublieme demonstratie aan de rest van het peloton: hoe te koersen met wind die over vlak land aan komt blazen. Ze verkneukelen zich daar aan kop, de windrenners, terwijl achter hen de ene na de an-

dere renner wordt los geblazen van de groep. Waaierrijden is een les die Nederlanders en Vlamingen al heel vroeg in hun carrière leren, maar veel mannen die zijn opgeleid in heuvels en bergen, in landen waar de wind een ander spel speelt, laten zich verrassen in wat een weinig enerverende overgangsrithad moeten worden: opeens blaast de wind ze vol in het gezicht en luttele seconden later vinden ze zich terug in de laatste waaier.

Valverdes ploeggenoot Rui Costa, die op dat moment negende staat in het klassement, laat zich terugzakken uit het peloton om zijn kopman bij te staan. Voorin gaat Belkin halve baan rijden om de achtervolgers 'op de kant te zetten', waarvoor ze vol in de wind komen te rijden. De achterstand van Valverde wordt alleen maar groter. Als op dertig kilometer voor de finish Saxo-Tinkoff het peloton in gang trekt, veroorzaakt dat een tweede grote schifting. Froome mist de slag maar Mollema zit mee, net als Cavendish, die in Saint-Amand-Montrond als eerste over de meet komt en de etappe wint. Mollema sprint naar een derde plek.

Valverde en zijn ploegmaats verliezen bijna tien minuten. Had Movistar aan het begin van de dag nog drie mannen in de top tien van het klassement staan, aan het eind van de rit is er daarvan nog maar één over: Nairo Quintana, die achtste staat op ruim vijf minuten van Froome. Froome verliest een minuut en houdt daardoor nog een voorsprong van twee minuten en 28 seconden over op Mollema, die naar de tweede plek in het klassement stijgt. Zo hoog heeft geen Nederlander meer gestaan sinds Erik Breukink in 1993 even tweede was.

In de vijftiende etappe, een monstrueuze rit van ruim 242 kilometer van Givors naar de Mont Ventoux, verstevigt Froome

zijn positie als klassementsleider, hervindt Quintana zijn benen en verdedigt Mollema zijn tweede plek met verve. Ook de zeventiende rit, een tijdrit over 32 kilometer van Embrun naar Chorges, wordt gewonnen door Froome; Mollema zakt naar een vierde plek in het klassement. Valverde eindigt in die tijdrit als vijfde, en begint daarmee aan zijn weg terug naar de top tien. In de achttiende etappe naar Alpe d'Huez verliest Mollema nog twee plaatsen, die zesde plek weet hij tot in Parijs te behouden.

Froome wint de Tour van 2013 met overmacht, waarmee de ronde voor het tweede jaar op rij wordt gewonnen door een Brit – in 2012 was het Bradley Wiggins. Froome houdt maar liefst vier minuten en twintig seconden over op de nummer twee, Nairo Quintana, die met zijn tweede plek en winst in het bergklassement de eer van Movistar redt. Joaquim Rodríguez wordt derde.

Valverde eindigt op de achtste plek in het algemeen klassement, op zestien minuten en 26 seconden van Froome. Een jaar later wordt hij vierde; in 2015 eindigt hij als derde. Eindelijk mag hij in Parijs het podium op, en daarmee gaat een lang gekoesterde droom in vervulling.