



WIELRENNEN



WIELRENNEN

BART BROUWERS



Culemborg

ISBN: 978-90-5940-482-3

NUR: 461, 450

Trefw.: wielrennen, fietsen

Omslag en vormgeving: Kay Coenen

Zetwerk: Van Duuren Media B.V.

Cartoons: Gnoe (www.gnoe.nu)

Druk: Koninklijke Wöhrmann, Zutphen

Dit boek is gezet met Corel VENTURA™ 10.

Dit boek is gedrukt op een papiersoort die niet met chloorhoudende chemicaliën is gebleekt. Hierdoor is de productie van dit boek minder belastend voor het milieu.

© Copyright 2010 Van Duuren Media B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, St.b. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, St.b. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht. Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatie- of andere werken (artikel 16 Auteurswet 1912), in welke vorm dan ook, dient men zich tot de uitgever te wenden.

Ondanks alle aan de samenstelling van dit boek bestede zorg kan noch de redactie, noch de auteur, noch de uitgever aansprakelijkheid aanvaarden voor schade die het gevolg is van enige fout in deze uitgave.

Registreer uw boek!

**REGISTREER
uw boek!**

Van Duuren Media biedt haar lezers een unieke service. Op de website www.vanduurenmedia.nl kunt u dit boek kosteloos registreren. Als klant van Van Duuren Media hebt u via de website toegang tot speciale gebieden met:

- Nieuwsberichten
- Interessante links
- Speciale e-zines en archieven

Extra: Lezers van de GURU-boeken krijgen bovendien toegang tot gratis aanvullende bestanden, zoals bonusmateriaal en een overzicht van internetkoppelingen.

Registratiecode van deze titel:

GUR-7434-2

Registreer u vandaag nog en krijg toegang tot de discussiefora op de website van Van Duuren Media. Bovendien maakt u kans op boeken en leuke prijzen, en ontvangt u regelmatig een nieuwsbrief, met:

- Tips en trucs
- Extra informatie
- Wetenswaardigheden
- Besprekingen van vragen en antwoorden
- Nuttige links

Om te registreren:

- Ga naar www.vanduurenmedia.nl.
- Klik op **Registreer!**

Meer informatie over de GURU-boeken? www.guruboeken.nl

Infographic

Beeldgrafiek



Geen excuus!

Geen excuus om niet aan het fietsen te gaan



Elders in dit boek

Verwijzing naar pagina of hoofdstuk



Advies

Advies van de guru



Op het web

Verwijzing naar externe internetbron



Verder lezen

Verwijzing naar literatuur



Cartoon

Ter relativering en met een knipoog



Inleiding

Prutweer, zadelpijn, een belabberde conditie, slecht materiaal, die eeuwige angst voor een lekke band: er zijn soms meer excuses dan een mens kan overwinnen. Sterker nog: er is *altijd* wel een smoes te verzinnen. Tot je ze een keer allemaal terzijde schuift, gewoon die fiets pakt en moet constateren wat velen voor jou al deden: fietsen is heerlijk!

Inderdaad, er zijn maar heel weinig mensen die achteraf spijt hadden van hun keuze om in beweging te komen. Oók met slecht weer. Oók met een oude fiets. Oók zonder strakke kleding of moderne fietsschoentjes.

Fietsen is geweldig. Het kan op elk gewenst moment, in elke leeftijdsfase, op alles wat twee wielen en een paar trappers heeft en in kleren die iedereen wel ergens in zijn kast heeft liggen. Waarmee eigenlijk alle mogelijke excuses direct van tafel geveegd zijn. Wat daarnaast nog overblijft om te overwinnen, vind je in de rest van dit boek. Hoe je je prestaties kunt verbeteren, wat de meerwaarde is van samen fietsen en hoe je je voorbereidt op een grote tocht. Maar bovenal is dit een boek dat laat zien dat er ontzettend veel plezier uit het fietsen te halen is. Door de prestatie zelf natuurlijk, maar ook door er na afloop met anderen over te praten, door er over te lezen of over nieuwe tochten te dromen.

De fiets waar het in de hoofdstukken hierna over gaat, heeft een krom stuur, dunne bandjes en een frame dat zo licht mogelijk is.

We hebben het dus niet over stadsfietsen, mountainbikes, kinderfietsen, bakfietsen, laat staan over snorfietsen. Nee, we beperken ons tot de exemplaren die het meeste weg hebben van die prachtige modellen waarmee we elk jaar weer het profpeloton een Ronde van Frankrijk zien volbrengen. Fietsen dus die gemaakt zijn om op verharde wegen een zo hoog mogelijke snelheid te bereiken. En waarvan de professionele berijders ons laten dromen ooit ook soortgelijke prestaties te bereiken.

Dit boek is van voor naar achter te lezen, maar kan ook gesnackt worden. Wie her en der wat heeft opgepikt en op basis daarvan de drang naar de kelder of het schuurtje – waar al veel te lang die ooit eens zo enthousiast aangeschafte fiets staat te verroesten – niet kan weerstaan, zou ik zelfs willen toeschreeuwen: stop met lezen, controleer je remmen, olie je ketting en stap op! Wie iets zekerder van zijn zaak wil zijn, kan het beste eerst even de hoofdstukken over gezondheid en materiaal lezen. Maar mag daarna even enthousiast naar het schuurtje rennen.

Veel leesplezier en nog veel meer fietsgenot.

Bart Brouwers

Haarlem, mei 2010

Inhoud

	Inleiding	ix
1	Wielrennen, is dit mijn sport?	1
2	Fietsgeschiedenis	7
3	De culturele identiteit van de fiets	13
4	Wielersjargon	25
5	Welk materiaal heb ik nodig?	33
6	Training maakt je beter	55
7	Een gezond lichaam op een gezonde fiets	69
8	Wielersclubs	79
9	Kleding, zin en onzin	87
10	Voeding	99
11	Tochten en wedstrijden	111
12	Fietsreizen	123
13	Digitaal en online fietsen	135
	Over de auteur	143
	Index	145

Wielrennen, is dit mijn sport?

Naar de planeet Mars!

Kijkend naar een sportheld, hebben we allemaal wel eens die verzuchting: wat mooi, kon ik dat ook maar! En als het vaak genoeg gebeurt: waarom zou ik dat eigenlijk niet ook eens proberen? Een vraag die vervolgens met een scala aan excuses beantwoord wordt: ik ben er vast te oud, te jong, te dik, te dun, te slim, of te dom voor. Bovendien, ik heb al eens geprobeerd elke dag naar de sportschool te gaan en dat is me ook niet gelukt. Dus...

Soms zijn die bedenkingen nog terecht ook. Zonder de onvermoede krachten in ieder individu te willen minimaliseren, zijn er haalbare en minder haalbare doelen. Wie Michael Schumacher een toffe peer vindt en daarom morgen ook in het FI-team van Mercedes GP wil plaatsnemen, heeft een probleem. Wie de eerste menselijke missie naar Mars wil bemannen, heeft nog behoorlijk wat drempels te nemen.

Geen goede excuses

Maar wie geïnspireerd raakt door helden op twee smalle wielen, moet echt van goede huize komen om een geldig excuus te vinden. Wie over een normaal functionerend lichaam beschikt en doorgaans niet bij de eerste de beste tegenslag opgeeft, heeft daarmee direct alle voorwaarden voor heel veel fietsgenot te pakken. Dankzij een grote groep meedenkende en -fietsende Nederlanders hebben we voorafgaand aan het schrijven van dit

boek een uitputtend pakket excuses verzameld, die je verspreid over het hele boek kunt terugvinden. En zoals je zult merken, worden ze allemaal ontzenuwd. Op eentje na, maar die vind je vanzelf verderop in dit boek.

Veel kilometers, veel fietspaden

Wie gaat fietsen, is niet alleen. Volgens de Nationale Mobiliteitsmonitor fietsen alle Nederlanders bij elkaar elk jaar ruim 14 miljard kilometers weg. Dat gebeurt natuurlijk lang niet alleen op racefietsen, maar toch is bijna duizend kilometer per jaar per Nederlander (inclusief baby's en bejaarden) een heel behoorlijke afstand. Zelf ben ik goed voor zo'n 18.000 kilometer per jaar, maar dat betekent niet dat in ruil daarvoor 17 anderen niks hoeven te doen! Integendeel, er is nog ruimte genoeg om die 14 miljard kilometers per jaar te verdubbelen. Niet alleen omdat het gewoon leuk is. Ook je portemonnee en het milieu kunnen er wel bij varen. Als alle autoverplaatsingen van minder dan 7,5 kilometer per fiets zouden plaatsvinden, zou de CO₂-uitstoot in ons land met maar liefst 2,4 miljoen ton dalen, schreef de Volkskrant begin 2010.

Als er één land goed voor zijn fietsers zorgt, is het Nederland wel. Fietspaden overal waar je kunt kijken en maar liefst 100.000 kilometer aan officiële fietsroutes. Het is letterlijk slechts een kwestie van opstappen.

Maar dat moet je dus wel even doen. Wie op dit moment de fiets alleen maar gebruikt als vervoermiddel van en naar de bakker, het werk of de opleiding, moet wel een interne knop omzetten. Fietsen puur voor het plezier is heel wat anders dan fietsen om van A naar B te komen – en liefst ook terug.

Geen excuus!



Mijn fiets is gejat: typisch excuus voor stadsfietsers. Wielrenfietsen worden nauwelijks gestolen, omdat ze niet vaak gebruikt worden als vervoermiddel van A naar B, en dus vrijwel nooit op onbekende plaatsen staan. Stal je fiets thuis altijd op een droge afgeschermdde plek, dan kan er weinig gebeuren. En als je met een groep vrienden aan het fietsen bent en de lokroep van de kroeg niet kunt weerstaan, zorg dat er dan altijd minstens één persoon zicht houdt op de fietsen.

Leeswijzer

De omstandigheden zijn er, de excuses zijn weggepoetst, wat meer heb je nodig? Een kleine blik op de geschiedenis misschien, of wat uitleg over die typische wielercultuur, inclusief dat soms wat vreemde taalgebruik? Je vindt het allemaal in hoofdstuk 2, 3 en 4. Vervolgens is het van belang over het juiste materiaal te beschikken en precies te weten hoe je er mee om moet gaan. Vandaar dat in hoofdstuk 5 niet alleen beschreven wordt wat er zoal aan fietsen en onderdelen te koop is, maar ook hoe je een band moet plakken en hoe belangrijk het is om je fiets geregeld goed te poetsen.

Dat het daarna op trainen aankomt, zal voor iedereen duidelijk zijn. In hoofdstuk 6 lees je dan ook alles over de manieren om

je prestaties te verbeteren: de juiste trainingsmethoden en het belang van een goede mentale instelling. Maar ook over het genot van presteren, de blijdschap die het gevolg is van een zware inspanning. Om de meest roekelozen te doordringen van het belang van veiligheid is er ook volop aandacht voor de manieren om de grootste risico's te vermijden. Dat daarbij ook de persoonlijke gezondheid een belangrijke rol speelt, wordt in hoofdstuk 7 uitgebreid uit de doeken gedaan.

In hoofdstuk 8 zien we vervolgens hoe leuk het kan zijn om lid te worden van een wielervereniging. Daarbij is het wel van belang vooraf voor jezelf te bepalen of je als recreatieve of prestatieve renner aan de bak wil. Voor beide mogelijkheden wordt een typerende vereniging beschreven.

Over de juiste kleding (wat heb ik nodig om op de fiets zo goed mogelijk uit de verf te komen?) wordt zowel door fietsers onderling als door de handelaars die het spul verkopen, nogal eens duurder gedaan dan nodig. Dat er toch wel bepaalde basis-eisen aan functionele fietskledij kunnen worden gesteld, lezen we in hoofdstuk 9. Hongerklop, uitdroging en andere ongemakken die te maken hebben met eten en drinken op de fiets, vinden we in hoofdstuk 10. Maar vooral alles over de manier om die problemen voor te zijn natuurlijk. Veel plezier halen we uit de recreatieve ritten die we alleen of met anderen maken. Maar dat de echte fanatiekelingen het beste aan hun trekken komen in de 'cyclosportieven', de georganiseerde toer- of wedstrijdtochten, wordt wel duidelijk uit hoofdstuk 11.

En wie daar nog geen genoeg van heeft, kan altijd nog in de al dan niet verre buitenlandse bak. Er zijn, zo lezen we in hoofdstuk 12, tientallen reisorganisaties die pakketten voor fietsers aanbieden en sommigen daarvan doen het zelfs exclusief voor fietsers. Maar daarnaast zijn er natuurlijk ook volop mogelijkheden om op eigen houtje een fietsreis te maken.

In hoofdstuk 13, het slothoofdstuk van dit boek zijn we weer wat dichterbij huis. Een beschrijving van het groeiende aantal mogelijkheden om het fietsplezier langs digitale wegen te vergroten, vormt het aantrekkelijke toetje op al het fysieke werk in de hoofdstukken daarvoor.

Kortom: wie nog een beetje twijfelt, vindt in dit boek de antwoorden op alle vragen die er toe doen voor een beginnende wielrenner. Om uiteindelijk te kunnen zeggen: ja, dat wielrennen, dat is echt iets voor mij.

Geen excuus!



Ik heb last van aambeien: wie denkt dat géén van de renners uit het profpeloton ooit last heeft van aambeien, kan ik uit de droom helpen: ook voor hen kan zo'n ding wel eens opspelen. En ook zij maken dan gebruik van de huis-tuin-en-keukenmiddeltjes om de gevolgen minimaal te houden. Een zalfje, een extra lapje in je onderbroek, het lost het probleem niet direct op maar verzacht het wel. In elk geval zozeer dat het geen bezwaar meer vormt om te gaan fietsen.

Fietsgeschiedenis

Jonger dan de auto

Je zou het niet zeggen, maar de fiets heeft nog maar een relatief korte geschiedenis. Nog geen 200 jaar oud komt de tweewieler eigenlijk pas net kijken. En als je heel eerlijk bent, moet je zelfs constateren dat de fiets zo'n 70 jaar na zijn uitvinding al goeddeels uitontwikkeld was. Immers, het model dat rond 1888 op de Engelse wegen te zien was, had een frame zoals we dat nog steeds zien, had trappers en een ketting zoals die nog steeds bestaan – en niet onbelangrijk: had luchtbanden. Net zoals nu. Om dat verhaal nóg wat sterker te maken: de eerste als auto te boek staande vierwieler (met stoomaandrijving) is zo'n vijftig jaar ouder dan de eerste fiets. Waarmee we genoegzaam zouden kunnen vaststellen dat de fiets dus een soort doorontwikkeling van de auto moet zijn. De perfectionering ervan, zo gezegd. Nou ja, soort van toch.

1817: de eerste echte fiets

Hoewel er getekende aanwijzingen zijn dat al in de vijftiende eeuw werd nagedacht over een manier van voortbewegen op twee wielen, stamt de eerste echte fiets uit 1817. Hij bestond uit een frame met twee wielen en een stuur, had geen trappers en moest dus al 'zitwandelend' voortbewogen worden. Omdat deze 'Laufmaschine' een uitvinding van de Duitser Karl von Drais was, ging de fiets al snel door het leven als een Draisienne. Het apparaat woog 22 kilo (voornamelijk staal en hout) en Von Drais

beweerde er op zijn eerste officiële rit in een uur 13 kilometer mee te hebben afgelegd.

De overlevering zegt dat de aanleiding voor de uitvinding lag in de plotselinge behoefte aan vervoermiddelen, omdat het jaar ervoor een misoogst voor de dood van een groot deel van het paardenbestand had gezorgd. Hoe dat ook zij, de Draisienne werd, aanvankelijk in Duitsland en Frankrijk maar later ook in de rest van Europa en zelfs in de Verenigde Staten, een groot succes. De eerste jaren rolden enkele duizenden loopfietsen uit de fabrieken in Duitsland en Frankrijk.

Geschiedenis



BIJNA-ONTDEKKING VAN DE RACEFIETS IN 1504



Het volgende jaar werd een verbeterde versie van Von Drais' loopfiets een ware rage in Engeland, maar de jaren daarna liep de aandacht ook weer even snel terug. Pas in 1863 viel de volgende ontwikkeling te noteren: een Franse metaalarbeider kwam op het idee om op de as van het voorwiel twee beugels en bijbehorende trappers te monteren. De jaren daarna volgde de ene na de andere kleine aanpassing, mede aangezwengeld door het succes in de verkoop van fietsen. Vooral in Engeland was de fiets – al dan niet door de bijnaam 'boneshaker' – sinds die tijd niet meer weg te slaan. In de rest van Europa lag dat wat anders; als gevolg van de Duits-Franse oorlog van 1870 viel de fietsproductie enkele jaren helemaal stil.

Komst van de Hoge Bi

Dat is te zeggen, tót de Hoge Bi in beeld kwam. Deze fiets met zijn kenmerkende grote voorwiel en hele kleine achterwiel, was de logische doorontwikkeling van het exemplaar uit 1863. Wat de makers immers al snel door hadden, was dat de snelheid enorm vergroot kon worden door de omvang van het wiel aan te passen. Doordat de trappers rechtsreeks op het voorwiel waren geplaatst, betekende elke pedaalslag immers een omwenteling van het wiel. En het maakt daarbij vanzelfsprekend nogal wat uit of het een omtrek van 2 of 8 meter had.

De Hoge Bi was een doorslaand succes, maar had één groot nadeel: het was een behoorlijk gevaarlijke onderneming om er mee te rijden. Niet alleen doordat de berijder zo'n twee meter boven de grond zat, maar ook omdat de fiets tamelijk instabiel was (het massamiddelpunt zat relatief hoog) en je bij het remmen direct over het stuur heen gekatapulteerd werd. Voor de

meer ervaren rijders was dit wel het eerste model waarop ook grote afstanden konden worden afgelegd.

Geen excuus!



Verkeerd zadel: Er zijn geen perfecte zadels. Er zijn prachtige modellen, gemaakt van geweldige materialen, verschillend voor mannen en vrouwen, maar allemaal moeten ze uiteindelijk je zitbeenknobbels dragen. De een doet dat duidelijk beter dan de ander, maar het totale comfort bestaat niet. Zeker niet voor wie niet elke dag op de fiets zit en soms op een lange tocht ineens een wat zurig, zeurderig gevoel in de schaamstreek krijgt. Experimenteer vooral ook zelf met de juiste combinatie van ondergoed, zeemleer, zeemleervet en fietsbroek. De een zweert bij een ondergoedloze zeembroek, anderen willen juist een paar zachte lagen over elkaar heen. Stel bovendien het zadel zelf zo goed mogelijk af. Iets hoger of lager, beetje meer naar voor of achter, de helling wat aanpassen: het kan allemaal het verschil zijn tussen veel of weinig fietsplezier.

De periode tot 1885 kan gezien worden als het kruimelwerk dat voorafging aan de grote doorbraak. In dat jaar kwam John Kemp Starley – neef van de producent van de Hoge Bi in Engeland – op de proppen met een fiets die anno nu nog steeds niet zou misstaan. Dankzij de aandrijfketting, een doorslaggevende vernieuwing, en trappers die niet meer aan het wiel maar onder in

het frame waren bevestigd, konden beide wielen laag blijven. Dat betekende meer comfort en minder valrisico. Bovendien kwam hij met kogellagers, waardoor de wrijving minder werd. Toen drie jaar later de luchtband (van Dunlop) zijn intree deed, was het plaatje compleet.

De ontwikkelingen daarna zijn, afgezien van uitstapjes naar bijvoorbeeld ligfietsen, eigenlijk alleen nog maar verfijningen van Starley's ontwerp. De fiets kon aan zijn opmars over de wereld beginnen.

- **1817** Loopfiets Draisienne
- **1863** Fiets met trappers aan het voorwiel
- **1869** Hoge Bi
- **1885** 'Veiligheidsfiets' van Starley
- **1888** Luchtbanden van Dunlop

Nederland

Hoewel Nederlanders geen enkele rol hebben gespeeld als uitvinders in de vroege fietsjaren, bleek ons land wel al snel heel geschikt als fietsland. Korte afstanden en weinig heuvels, met ook nog eens een redelijk goed verzorgd wegennet, dat gaf mogelijkheden. Toch is het lange tijd zeker niet zo geweest dat het succes van de fiets te danken was aan bestuurlijke voortvarendheid. Nee, dat kwam vooral aan op de fietsliefhebbers zelf. Pas diep in de tweede helft van de twintigste eeuw kwam daar verandering in. Fietsvoorzieningen werden een belangrijk onderwerp in de lokale politiek en elke gemeente kreeg fietsplannen. Tienduizenden kilometers aan vrijliggende fietspaden zijn daarvan het meest zichtbare bewijs.

Geen excuus!



Het is te druk op straat: Tja, dat ligt er maar aan waar je gaat fietsen. Wie in een grote stad woont, moet vaak eerst wat wijken door, voordat het betere toerwerk begint. Een oplossing kan zijn om je eerst een stukje met de auto of trein te verplaatsen. Hoe dan ook: hoe meer ruimte, des te leuker het fietsen wordt. Laat je dus vooral niet ontmoedigen door de drukte direct in je buurt.

De culturele identiteit van de fiets **3**

Nederland als fietsland

Vraag een Amerikaan, een Italiaan of desnoods een Belg een aantal kenmerken te noemen van Nederland, en tien tegen een dat daar dan niet alleen kaas, klompen en koffieshops worden genoemd, maar ook de fiets. De fiets is een onmiskenbaar onderdeel van de vaderlandse culturele identiteit. Tweewielers domineren het straatbeeld van elke Nederlandse stad. De fiets is van rijk en arm, van gestudeerd en ongeletterd, van weer en wind.

De sociaalgeografische omstandigheden in ons land hebben natuurlijk sterk bijgedragen aan die status: nauwelijks heuvels, korte afstanden, een dichte bevolking. Nederland is, kortom, het ideale fietsland. Er zijn overal fietspaden en stallingen en de tweewieler wordt voor van alles en nog wat ingezet. Waar in veel andere landen de fiets slechts het instrument is van fanatieke hardrijders, is het bij ons hét middel voor vervoer van zowel boodschappen als kinderen. Bedrijven bieden speciale regelingen voor werknemers die de fiets in plaats van de auto nemen en de Belastingdienst heeft aftrekposten bedacht voor volhardende woon-werkfietsers. De fiets en Nederland, het is niets minder dan een twee-eenheid; de Nederlandse culturele identiteit heeft altijd twee wielen gehad.

Dat ligt echter anders als om die twee wielen hele dunne bandjes zitten. Het heeft zelfs – op een enkele kleine oprisping na – een kleine eeuw van professioneel cyclisme geduurd voordat

Nederland zich definitief had genesteld tussen de echte wielerslanden. Hetgeen betekent dat ons land nauwelijks een rol heeft gespeeld bij de opbouw van deze specifieke wielercultuur. Daarvoor moeten we toch echt in landen als Frankrijk en Italië zijn, met België en Spanje daar vlak achter.

Katholicisme en de wielercultuur

Wie die landen een beetje kent, kijkt niet raar op van de mededeling dat de wielersport en het katholicisme twee uitingen van één cultuurgoed zijn. *Per aspera ad astra*, is een van de almaar herhaalde mantra's van de katholieke kerk. Slechts door zware inspanning bereik je de sterren, je krijgt niets voor niets; er is zweet nodig om je doel te halen. Wielrenners worden bij uitstek gedreven door die gedachte. Vaak gaat het zelfs verder: niet het lijden als middel om ergens te komen, maar als doel op zich: de zelfkastijding is geen renner vreemd.

Het cyclisme is zo geworteld in de Roomse traditie, dat het verleidelijk is het katholieke zondebesef als oorzaak te zien van een hoop uitwassen in het peloton: de acceptatie van zaken als dopinggebruik, het onderling regelen van de overwinning in een koers en het elkaar verlinken als dat zo uitkomt. Net zoals de opportunistische vergevingsgezindheid die daar het vervolg op vormt. Maffiapraktijken die met een simpele gang naar de biechtstoel zo weer vereffend kunnen worden, als onderdeel van de hypocrisie met zijn wereld van verschil tussen uiterlijk vertoon en innerlijke bedoelingen.

Katholicisme en de wielercultuur



Hoewel die conclusie iets te kort door de bocht zou zijn, is het wielrennen wel degelijk doordrenkt van katholieke rituelen. 'Wielrennen is een katholieke sport,' zei de Belgische radioverslaggever Jan Wauters eind vorige eeuw in Het Parool. 'Het wisselen van truien, de gele trui. Het is iets van riten en rituelen en vooral ook van warmte. Katholieke warmte, want dat geeft een warmer klimaat dan het strenge, koelere noordelijke protestantisme. In het wielrennen moet je je geven, meer dan in welke sport ook. Je moet in dat bad willen, je willen onderdompelen.'

Truien



De nummer 1 in de Tour de France draagt de gele trui. In de Giro is dat de roze en in de Spaanse Vuelta de gouden trui. De beste rijder in de Ronde van Nederland draagt, niet onverwacht, een oranje trui. Aan het einde van elke etappe is er een ceremonie waarin niet alleen de winnaar geëerd wordt, maar tevens de nummers 1 van de verschillende klassementen een nieuwe trui krijgen. Naast genoemde truien, zijn er in de meeste rondes aparte shirts voor de beste sprinter, de beste klimmer en de beste jongere.

De voormalige Nederlandse wielerbondscoach Egon van Kessel beaamt dat. 'Wielrennen is de meest katholieke sport omdat je in die sport als in geen andere kunt winnen zonder de beste te zijn,' zei hij in 2009 in de Volkskrant. 'Je kunt bijvoorbeeld, als je merkt dat je niet de sterkste bent, afspraken maken met iemand van een andere ploeg en zo toch winnen. Of, als het je beter uitkomt, die afspraken niet nakomen. Later wordt dat wel een keer verrekend.'

In die cultuur is het geloofwaardig om lastige dopingvragen af te doen met de opmerking dat je pas een gebruiker bent nadat je bij een controle tegen de lamp gelopen bent. En zelfs na de ontmaskering glashard te blijven beweren dat je 'geflikt' bent. Want ja, elkaar flikken past eveneens in die cultuur.

Geen excuus!



Teveel bruine bonen gegeten gisteren: Diarree is nooit een probleem. Eet een extra banaan, pak wat Norit, Entosorbine-N of loperamide en stop een stuk maandverband in je broek. Knijp vooral ook je billen wat extra bij elkaar, is sowieso goed voor de luchtweerstand. Trouwens, wie diarree heeft, weet meteen waarom een fietsbroek meestal zwart is.

Het protestantse eigen gelijk

In Nederland komen we die traditie vooral in het – katholieke – zuiden tegen. Brabant en Limburg vonden ook veel eerder aansluiting bij de wielercultuur dan hun landgenoten van boven de grote rivieren. Hollanders zijn rechtlijniger, meer overtuigd van het eigen gelijk. Niet bepaald eigenschappen die je helpen in het peloton. De enige twee Nederlandse wielrenners die ooit de Tour wonnen, Jan Janssen en Joop Zoetemelk, zijn katholiek. Onze eerste echte helden in het peloton, Wim van Est en Wout Wagtmans, eveneens.

Gino Bartali, held van Giro en Tour, genoot als geen ander de warmte die Wauters bedoelt. Hij werd op handen gedragen door de paus, diens bisschoppen en alle pastoors die de kerken in etappeplaatsen bevolkten. En overal waar hij kwam, sloeg hij kruisjes en kuste hij de ringen van de prelaten. 'Ik weet dat God

me bijstaat, daarom aanvaard ik deze tocht onder het kruis,' zei hij bij het begin van de Tour de France van 1948. Hij was lang niet de enige die dat deed, maar wel jarenlang het prototype en voorbeeld voor iedereen die dit beeld wilde koesteren. Wat daarbij hielp was de strijd tegen diens eeuwige rivaal Fausto Coppi, een renner met minstens zo veel talent maar heel weinig respect voor de katholieke riten.

Katholieke strijd



De eeuwige rivalen Coppi en Bartali wonnen, naast vele klassiekers, beiden twee maal de Tour de France en twee maal de Giro d'Italia. Coppi wint het duel op punten vanwege zijn wereldkampioenschap in 1953.

Geen excuus!



Ik heb een lekke band: ongetwijfeld het meest gehoorde excuus en tegelijk ook het meest onzinnige. Het plakken van een band kost nog geen tien minuten tijd. En wie dat nog te veel vindt, wint met het alternatief (een nieuw binnenbandje à drie euro) nog eens vijf minuten. Elders in dit boek lees je precies hoe je dit ook zelf zo snel kunt doen.

Wielerlandliteratuur: Dino Buzzati

Waar Amerikaanse literatuur uitblinkt in verhalen over sporten als boksen, honkbal en American football – met exponenten als Norman Mailer voorop – heeft de Italiaan Dino Buzzati in zijn eentje de traditionele wielercultuur gevangen in woorden. De journalist die vooral bekend is geworden met 'De Woestijn van de Tartaren', kreeg in 1949 de opdracht om de Giro d'Italia te verslaan. In eerste instantie voor de krant, *Corriere della Sera*, waar hij in dienst was en dat tot zijn dood in 1972 zou blijven. De artikelen zijn pas in de jaren '80 gebundeld en als boek verschenen.

Buzzati omschrijft het wielrennen, zoals hem dat zichtbaar werd in de Giro, als 'het werk voor galeiboeven, maar ook een groot avontuur, een koninklijk spel, een oorlog, een uitstapje, een examen, een dwaasheid, allemaal dingen die te maken hebben met jong zijn.'

Zoals het fietsen ook nu nog een grote vereffenaar is, een plek waar rijk en arm dezelfde rechten en kansen hebben, zo herkende Buzzati in 1949 al de dromen van de kanslozen die zich uit hun benarde positie omhoog wilden werken. En de mentale gevolgen daarvan voor de mensen die daar ofwel heel goed ofwel totaal niet in slaagden. De strijd in de Trojaanse sportoorlog tussen Hector (Bartali) en Achilles (Coppi) bleek de ideale achtergrond voor Buzzati's eigen heldenepos.

Hij noemde de Giro 'een van de laatste steden van de fantasie, een steunpunt van de romantiek dat wordt belaagd door de miserabele krachten van de vooruitgang en weigert zich over te geven.' Aan mythische proporties ook bij Buzzati geen gebrek.

Zijn stijl past in de cultuur van de sport zelf, die helden wil maken van kanslozen en alles doet om de droom de droom te laten. Zoals ook veel heiligen uit de katholieke traditie hun status verdiend hebben, louter en alleen omdat er een publiek was dat die heiligen nodig dacht te hebben. 'Kijk naar ze, hoe ze fietsen, langs velden, heuvels en bossen. Het zijn pelgrims op weg naar een heel verre stad die ze nooit zullen bereiken: net als op een schilderij van een oude meester zijn het de vleselijke symbolen van het onbegrijpelijke avontuur van het leven. En dat is romantiek van het zuiverste water.'

Verder lezen



Dino Buzzati, De Ronde van Italië, vijfde druk, 2010, Amstel Sport, Amsterdam/Antwerpen, ISBN 9789048200528

De uitgever die besloten heeft Buzzati's artikelen zo veel jaren na diens dood uiteindelijk toch nog te bundelen, verdient een monument. Het zou niet misstaan tussen de honderden van dit soort gedenktekens die verspreid over Europa te vinden zijn. Sommige voor de glorie van een beroemde (ex-)renner, andere ter ere van een berg of een klassieke wedstrijd. Jac Zwart, een ict'er uit Heeze met een bijzondere interesse voor de wielersport, heeft ze in 2008 allemaal verzameld en schreef er een mooi boek over dat op zich al een eerbetoon is aan de wielercultuur.

Verder lezen



Jac Zwart, Wielermanumenten, Reisgids door de geschiedenis van de wielersport, 2008, Arbeiderspers, ISBN 9789029565899

Geen excuus!



Ik heb toch niet voor niets een auto van de zaak? Inderdaad, die heb je voor van alles. Maar zeker niet om je rondjes te fietsen. Trouwens, er zijn werkgevers (zoals de mijne) die het je toestaan om én een auto van de zaak te hebben én zo vaak als mogelijk van en naar het werk te fietsen. En als er dan ook nog een douche aanwezig is, heb je helemaal geluk. Kortom: een auto van de zaak en een actief fietsleven gaan heel goed samen.

Waarom profs hun benen scheren

De romantiek van Buzzati heerst nog altijd in het peloton, hoezeer de verzakelijking en verharding er ook zijn intrede hebben gedaan. Maar de fietscultuur wordt minstens zozeer buiten het peloton gevormd. Tijdschriften, boeken, websites, modetrends, kunst en muziek spelen daarbij ook een rol. Per land verschilt de intensiteit en afhankelijk van de omstandigheden typeert de fietscultuur zich in underground (Verenigde Staten, Canada, Australië) of juist mainstream (China, Vietnam, Nederland). Een undergroundcultuur vormt zich als de mainstream op auto's of ander vervoer gericht is en mainstream gedijt vanzelfsprekend op basis van de smaak van de massa. En dan zijn er nog de eenlingen die jarenlang op hun fiets van land naar land trekken en daar in weblogs of boeken verslag van doen: de overtreffende trap van wielerromantiek.

Eén, wat meer aan de oppervlakte gelegen, cultuuraspect van het profcircuit mag natuurlijk niet onbesproken blijven: de voor velen nog steeds mystieke geschoren benen van de wielrenners. Hier is echter een portie debunking op zijn plaats. Hoe graag sommige zichzelf scherende amateurs dat ook zouden willen, de geschoren benen van hun professionele collega's zijn geen uiterlijk teken van een of ander geheim bondgenootschap. Evenmin heeft het iets te maken met gewicht of aerodynamica, hoe alert ze daar allemaal ook op zijn. En al helemaal niet met een optimale aantrekkelijkheid ten opzichte van het vrouwelijk schoon, iets waaraan de meeste renners doorgaans veel zorg besteden. Niets van dat alles. Nee, het is allemaal een stuk triviale: het scheren der benen is slechts bedoeld om de massage na afloop van een koers wat minder pijnlijk te laten verlopen.

Het einde van de mis

Weg mysterie van de gladde benen. En datzelfde kan gezegd worden van de positie van kerk in het cyclisme. Waar tot eind vorige eeuw veel rondes en dagkoersen steevast begonnen met een heilige mis, of toch minstens met de inzegening van de renners door een pastoor met een wijwaterkwast, is dat daarna snel uit het koersbeeld verdwenen. De speciale wielrennerskapelletjes die door de jaren heen werden gebouwd en veelvuldig door de renners werden bezocht, staan er tegenwoordig heel wat doellozer bij. En hoewel het nog niet zo heel lang geleden is dat de winnaar van Tour of Giro na afloop zijn gele of roze trui – of zelfs zijn fiets – bij de paus kwam afleveren, hoort ook dat niet meer tot de vaste rituelen.

De katholieke kerk, die zozeer ten grondslag lag aan de vorming van de wielercultuur, is grotendeels uit het peloton verdwenen. Natuurlijk, nog steeds zijn er renners, met name uit mediterrane landen, die aan het begin van de koers een kruisje slaan, of bij een overwinning vroom naar boven wijzen. Nog steeds branden er kaarsen in de kapelletjes langs het parcours. Maar de vroegmis is uit het schema gehaald (wat wil je ook, op dat tijdstip krijgen de renners tegenwoordig te vaak bezoek van de dopingcontroleurs van de internationale wielervederatie) en nog maar weinig renners zijn zich bewust van de katholieke wortels van hun sport. De successen zijn niet meer voorbehouden aan de traditioneel-katholieke naties. Als er al een geloof aan te pas zou komen, zou er inmiddels net zo veel luthers, calvinistisch en presbyteriaans gezang te horen zijn, als katholiek geprevel. Maar realistischer is de vaststelling dat het geloof – welk dan ook – helemaal geen rol meer speelt.

Inderdaad, het ooit zo aanwezige mysterie van het geloof is weg. Maar dat betekent nog niet dat alle bekende bij de Roomse cultuur horende kenmerken mee vertrokken zijn. Integendeel, we zien daar nog elke koers het bewijs van.

Geen excuus!



Ik ben bang dat ik onderweg een lekke band krijg: in tegenstelling tot het vorige excuus, hoor je dit juist heel weinig. Maar in het onderbewuste is het een enorme drempel, zo heb ik na wat doorvragen bij vrienden gemerkt. Wat moet ik doen bij een lekke band? Hoe red ik mij, terwijl ik geen verstand van fietsen of banden heb? Twee adviezen: niet bang zijn (een lekke band blijft een uitzondering, een beetje wielrenner fietst duizenden kilometers zonder lek te rijden) en onderweg nooit gaan klooiën met plakkers (maar direct een nieuw binnenbandje opleggen). Zie verder het hoofdstuk over materiaal.

Wielersjargon

De noodzaak om jargon te begrijpen

Mijn oude buurman, de eigenaar van 'Kempisch enigste (sic) rijwielspecialzaak', had geen hekel aan klanten die wat langer bleven hangen dan zakelijk strikt noodzakelijk was. Praten over de koersen, de fietsen, de laatste roddels over de plaatselijke favorieten met elkaar delen: zijn zaak had soms meer weg van een dorpskroeg. 'Ge kunt beter over een fiets lullen, dan over een lul fietsen', zei hij dan altijd wel ergens in dat gesprek. Wie mee wil kunnen praten met de kenners, moet niet alleen iets weten van de sport en het materiaal, maar zal zich ook even moeten verdiepen in de specifieke wielertaal. Niet dat wielersjargonhebbers geen Nederlands verstaan, maar andersom, ach, is het nu eenmaal handig om te weten wat er mis is gegaan als iemand zegt dat hij zojuist iemands karretje in de poep heeft gereden.

Tv-jargon

Wie denkt dat die commentatoren van de NOS er tijdens een verslag te veel wielersjargon in gooien, moet eens naar hun Vlaamse collega's op Sporza luisteren. Geen zin gaat voorbij zonder dat er iemand 'in een getelefoneerde demarrage' 'totaal gearparkeerd' komt te staan. De meeste uitdrukkingen zijn, in combinatie met de getoonde beelden, nog wel begrijpelijk, maar wielersjournalisten zijn vaak zo onderdeel van het wielersjargonwereldje dat ze soms zelf niet meer door hebben dat ze niet door al hun kijkers te volgen zijn.

Daar staat tegenover dat veel wielierliefhebbers – maar ook linguïsten – hun vingers aflikken bij zo veel taalvernieuwing. Strip-tekenaar Dik Bruynesteyn (onder meer bekend van voetbalstrip Appie Happie en van de duizenden sportcartoons waarmee hij de Nederlandse kranten heeft opgesierd) doorkruiste jarenlang het land met zijn parodie op het duocommentaar van Jean Nelissen en Mart Smeets. Hun woordenspel was door de jaren heen zo bloemrijk, maar ook zo voorspelbaar geworden, dat er een ware cabaretvoorstelling uit te halen was.

Geen excuus!



Het regent: pak je fiets, stap op en vertrek. Thuis staan de warme pantoffels weer klaar.

Oud-coureur en schrijver Peter Winnen deed in 2009 iets soortgelijks in het voorwoord van het 'Groot Wielervoordenboek' van Marc de Coster. Wie een klik heeft met het 'kijken met geluid', zoals hij de zich eindeloos voortslepende tv-uitzendingen tijdens de Tour de France noemt, kan zich ook bij het mysterie wielrennen wel wat voorstellen, schreef hij. Om vervolgens zelf een niet zo heel ver van de waarheid staand voorbeeld te geven van dit soort combinaties van ongeremde passie, snelle analyse en nutteloze achtergrondinformatie:

'Die en die is geboren in de woelige herfst van 1983; zijn vader nam hem vaak mee naar de waterkant om te vissen, maar hij bekeerde zich tot de racefiets nadat zijn moeder – een brave vrouw – er met

een ander vandoor was gegaan; we zien hem hier een kuitenbijter van 22 procent savoureren, ha nee, het is geen gewone smurf; voor bronchiale oprispingen heeft hij overigens een paar attesten op zak waaraan moet worden toegevoegd dat hij qua whereabouts in de mongolenwaaier dreigt te belanden; een uitstekende landwijn komt hier overigens vandaan.'

Toegegeven, het vergt nogal wat om dit soort commentaar te overleven, laat staan te doorgronden. Een voetbalcommentator zou er in elk geval niet zo makkelijk mee weggomen.

Verder lezen



Marc de Coster, Groot Wielerwoordenboek, uitgeverij Thomas Rap, 2009, ISBN 9789060058053

Mart Smeets, ook na het afscheid van collega Nelissen nog jarenlang verslaggever en commentator voor de NOS bij belangrijke wielervedstrijden, kan juist vanwege zijn taalgebruik niet alleen rekenen op een grote schare fans, maar ook op minstens zo veel haters. Het vraagt ook nogal wat van een mens als deze tijdens een etappe soms vijf uur of meer aaneengesloten aan het woord moet zijn. Het heeft er in elk geval toe geleid dat veel van Smeets' taalvondsten na enige tijd zo platgeslagen waren, dat de benaming cliché nog positief is. 'De Tour wacht op niemand,' is wat dat betreft misschien wel de ergste: hij probeert ermee aan te geven dat een renner met pech inderdaad een renner met pech is. Alsof er één kijker is die denkt dat het doel van de Tour de France is om met 200 renners tegelijk over de eindstreep te komen. Ook Smeets' voortdurende drang naar zelfbevestiging

wekt geregeld irritatie op: 'Mag ik dat zeggen? Ja, dat mag ik zeggen.' Dit alles laat overigens onverlet dat Smeets vele tientallen wielerveboeken – die eveneens bol staan van het Smeetsproza – tot een verkoopsucces heeft gemaakt.

Geen excuus!



Het regent hard: pak je fiets, stap op en vertrek. Bij thuiskomst ben je een held in je eigen wereld.

Jargon van Gerrie Knetemann

Gerrie Knetemann, de in 2004 overleden profwielrenner uit Noord-Holland, kende vele grote successen in zijn carrière, waaronder zelfs een wereldkampioenschap in 1978. Toch zal het grote publiek hem zich vooral herinneren vanwege zijn bloemrijke taalgebruik. Hij heeft geen boeken op zijn naam staan, maar zijn dagelijkse gesproken columns op de radio vormden een belangrijk onderdeel van zijn populariteit. Onduidelijk is of hij echt de uitvinder was van de term 'De dood of de gladiolen', maar het is wel zo'n beetje zijn levensmotto geworden. Juist omdat 'De Kneet' als een optimistisch mens te boek stond, is het opvallend dat zijn bekendste uitdrukkingen een sombere fysieke gesteldheid beschreven: 'harken', 'met zijn hol open rijden', 'uitgewoond zijn', 'rijden als een dood vogeltje' en 'opgebaard over de meet komen', allemaal signalen dat het bij de betreffende renner niet echt lekker zit.

Jargon-bijbel

De bijbel van het wielerjargon is het eerder genoemde 'Groot Wielerwoordenboek' van taalwetenschapper Marc de Coster. Het boek uit 2009 is de opvolger van zijn twintig jaar eerder verschenen voorganger. Met de onderkop 'Van Asfalteczeem tot de Zoetemelkpositie' behandelt hij zo'n 1700 termen uit de wielrennerij. Een ongelooflijke hoeveelheid fietscultuur, waarin uitleg, etymologie en encyclopedische informatie worden gecombineerd met anekdotes en citaten uit kranten en tijdschriften die als bewijsmateriaal dienen voor het bestaan van de behandelde termen. De Coster heeft er waarschijnlijk tientallen jaren knipsels voor verzameld.

Kenmerkend voor de wielersport is volgens De Coster het heroïsche taalgebruik. Veel mythische vergelijkingen (dwangarbeiders van de weg, de Hel van het Noorden, sterven in iemands wiel), maar ook stevige oorlogstaal (een pak slaag uitdelen, de beuk erin gooien) en andere heldentyperingen (de ridders van het smalle zadel). Verder valt het volgens De Coster op dat veel typische wielertermen op een of andere manier het gewone taalgebruik zijn binnengeslopen. Dat kan natuurlijk aan de populariteit van de wielersport liggen, of aan de kracht van de tv- en radiocommentatoren, maar ook aan andere bekende Nederlanders die hieraan hebben meegewerkt. Oud-premier Dries van Agt bijvoorbeeld was een groot wielerfan, die er prat op ging zelf ook geregeld op de fiets te klimmen en in de politiek vaak met een uit het wielerjargon geleende term zijn punt probeerde te maken.

Jargon uit het Frans

Veel Nederlandse wielervermenen blijken uit het Frans te komen. Niet zo vreemd voor wie weet dat de Fransen jarenlang het professionele wielrennen hebben gedomineerd en ook nu nog een wielerland bij uitstek vormen. Maar De Coster benadrukt ook Vlaanderen als de verbindende schakel. Zo zijn volgens hem termen als 'de meubels redden' en 'winnen met twee vingers in de neus' rechtstreekse vertalingen uit het Frans. 'Omdat Vlaanderen lange tijd goede coureurs geleverd heeft, is de invloed van het Zuid-Nederlands groot.' Voorbeelden daarvan: 'afzink', 'volle bak rijden', 'choco zijn', 'gazettencoureur', 'de grote kuis gaat erover'. Sinds de wielersport internationaler is geworden, heeft het Engels trouwens massaal zijn intree gedaan, zelfs in traditionele wielervelden als Frankrijk en Italië.

Geen excuus!



Het stormt: pak je fiets, stap op en vertrek. Bij thuiskomst ben je een superman voor je complete omgeving. Pas wel op voor vallende takken en vlagen van zijwind.

Jargon-mysterie: ftss, viets, fitz, fietselepee, vitesse?

De Nederlandse fietstaal heeft vele moederlanden. Maar geldt dat ook voor het woord 'fiets' zelf? Er bestaan behoorlijk wat

theorieën over de oorsprong ervan. De mooiste is meteen ook de minst waarschijnlijke en claimt dat 'fiets' niets meer is dan de verbastering van 'ftsss', het geluid dat het verbaasde publiek maakte toen het voor het eerst een tweewieler zag. Ze gaven er mee aan dat het apparaat een enorme snelheid wist te ontwikkelen: ftsss... en hij was al weer voorbij.

Hoe mooi ook, er zijn geloofwaardigere theorieën. De meest voor de hand liggende is dat 'fiets' een verbastering is van het Franse voor snelheid ('vitesse'). Een andere theorie die het woord 'fiets' uit het Frans laat komen, refereert aan 'vélocipède', nu nog altijd gebruikt in de verkorte vorm: 'vélo'. Voor Nederlanders zou 'vélocipède' wat te lastig zijn, zodat het, via 'vellecepee' en 'fietselepee' verhaspeld werd tot fiets.

Een andere verklaring vindt zijn oorsprong in de naam van de Wageningse wagenmaker E.C. Viets, die rond 1880 niet alleen wagens maar ook rijwielen in productie nam. Volgens andere bronnen werd het woord 'fiets' in de Nederlanden echter al rond 1870 gebruikt. Er schijnt in dezelfde tijd trouwens ook een Engelse fietsenmaker met de naam Fitz actief te zijn geweest. Aansluitend bij de ftsss-theorie is de verklaring dat de eerste fietsen geen kogellagers hadden en nogal eens slecht gesmeerd werden. Ze gingen piepend ('fiets-fiets-fiets') en krakend door het leven.

En wat te denken van het woord 'vietse' dat al midden achttiende eeuw in een lokaal Heerlens woordenboek schijnt te hebben gefigureerd? De betekenis is 'zich snel uit de voeten maken', en dat kun je maar al te goed met een fiets.

Geen excuus!



Ik heb geen geld voor een goede fiets: Wie op een grote fietsbeurs rondloopt, of een blik werpt in een fiets-speciaalzaak, krijgt de indruk dat er minstens een paar duizend euro moet worden neergeteld voor een beetje fietsgenot. En dat de echte prestaties pas kunnen beginnen bij tien mille voor een fiets en nog vele honderden euro's extra voor schoeisel en kleding. Om nog maar te zwijgen over de computers die je de juiste weg moeten wijzen. Onzin. Elke werkende tweedehands fiets volstaat voor een berg aan fietsplezier. Kijk eens op marktplaats of ga eens praten met de fietsenboer bij het station. Of beter nog: informeer in je eigen familie of er niet iemand nog een karretje ongebruikt op zolder heeft staan. Tien tegen een dat dat het geval is. Natuurlijk moet de fiets wel een beetje passen (die verschillende framematen zijn echt geen onzin), maar voor een beginner is al veel aanpassing mogelijk met een extra lange zadelpin. Kijk samen met een fietsenhandel of met een handige buurman even naar de bewegende delen van je rijwiel, herstel wat hersteld moet worden en je bent voor niet al te veel geld wielrenner. Wie na een jaar echt de smaak te pakken heeft, heeft al wat meer tijd gehad om te sparen voor een luxer model.

Welk materiaal heb ik nodig?

5

'Cool'

Als 8-jarig jongetje reed ik met mijn vriendjes rondjes in het park naast de Jozefschool in Meerveldhoven. Op mijn veel te kleine, al lang afgedankte versnellingsloze fietsje nog wel. En ofschoon de meeste jongens in dat park veel betere fietsen hadden, en ik dus nauwelijks kon winnen, wilde iedereen telkens ook op mijn fiets een paar rondjes rijden. Die aantrekkingskracht had alles te maken met het feit dat ik destijds naast de fietsenmaker woonde van wie ik een krom stuur en een zwik plakplaatjes van Peugeot had gekregen. Mijn fiets zag er dus *cool* uit, of hoe we dat toen ook noemden. En daarmee was ik zelf, ondanks mijn matige prestaties, ook *one of the guys*.

Voor recreatiefietsers, toerfietsers en zelfs beroepswielrenners – man of vrouw – is het nu niet veel anders. Ze ontlenen hun kracht aan de glans van hun tweewieler. En voelen zich direct de underdog als die van een ander nog iets meer glimt. Zonder ook maar een moment te (willen) beseffen dat al dat gepronk en al die jaloezie nog altijd even weinig gevolgen heeft voor hun prestaties als destijds in het parkje achter de Jozefschool.

De basis van fietsen moet je niet ingewikkelder maken dan nodig is. Een fiets is een frame met twee wielen, een rem en een trapmechanisme. De plakplaatjes van Peugeot maken die fiets niet direct sneller, een stempel van Cannondale doet dat evenmin. Natuurlijk zijn er verschillende kwaliteiten in materialen en niet

voor niets hebben alle profs het beste van het beste. Maar zoals iemand die net zijn rijbewijs heeft gehaald niet veel heeft aan een Formule 1-wagen, hoeft een beginnende wielrenner echt geen titaniummodel te overwegen. Je rijdt er, zeker in het begin, geen centimeter beter mee.

Beurzen



Behalve op internet en in fietsspecialzaken, kun je ook naar een fietsbeurs voor meer informatie over je materiaal. Een van de grotere beurzen is Bike MOTION, met honderden merken en standhouders, elk najaar te bezoeken. Naast de nieuwste modellen, kleding in alle laatste modetrends en te veel hulpmateriaal om op te noemen, is er een reeks aan demonstraties en wedstrijdes. Zo kun je er meedoen aan het Nederlands kampioenschap bandenlichten, is er een wielercafé en kun je er een kijkje nemen in de toerbus van Nederlandse prof-wielersploegen.

Geen excuus!



Ik heb niet de juiste schoenen: Fietsschoenen die geschikt zijn voor klikpedalen zijn er in heel veel prijs- en kwaliteitsklassen. Ga niet te snel voor de duurste modellen, hoe aantrekkelijk de voordelen er ook uit zien. Zorg wel dat ze groot genoeg zijn (te kleine schoenen zijn zeker in kouder weer een probleem voor de bloedtoevoer; je krijgt er gevoelloze voeten door). Wie begint met fietsen doet er goed aan eerst eens bij de uitverkoopmodellen te kijken, of op Marktplaats een paar nauwelijks gebruikte exemplaren op te snorren. En in een noodgeval is elke sportschoen een fietsschoen.

Basisvoorwaarden voor een goede fiets

Desondanks moet een fiets wel aan een aantal basisvoorwaarden voldoen. Zowel voor je veiligheid als je rijgenot. En vooruit, ook een beetje om ermee te kunnen pronken – het oog wil ook wat. Maar wat je jezelf ook wil doen geloven, voor een beginnend fietser (en zelfs voor iemand die al geregeld langere toertochten rijdt) is de prijs van de tweewieler geenszins bepalend voor de rangorde op de weg. Dat heeft slechts te maken met je eigen conditie, je karakter en – uiteindelijk – je ervaring. De meeste fietsmakers weten dat trouwens ook wel. Het is daarom hoe dan ook slim om voordat je je keuze maakt, een paar bezoeken aan een fietsspecialzaak af te leggen. Op het

gevaar af dat je, kwijlend van genot, jezelf in bedwang moet houden om niet toch tot een impulsaankoop over te gaan, kun je er in elk geval veel te weten komen over de basisvoorwaarden voor jouw fietsgenot. Los daarvan: in om het even welke fietsenzaak beleef je altijd een feestje. Loop rond, ruik even aan het stuurlint, knijp in de bandjes en voel aan het zadel. Je droomt meteen weg en ziet jezelf heroïsche strijden voeren over de toppen van de Dolomieten.

En als je dan toch in zo'n zaak bent, laat je dan uitgebreid voorlichten over de voors en tegens van een triple, een compact en een gewoon dubbel crankstel, kijk naar de verschillen tussen een klassiek en een sloping frame, praat met de verkoper over je plannen (wil je bijvoorbeeld vooral in het vlakke polderland aan de slag of heb je ook ambities voor de Zuid-Limburgse heuvels of zelfs het hooggebergte) en luister goed naar wat andere klanten zoal te berde brengen. Stel alle vragen die je hebt en maak een proefritje met twee of drie uiteenlopende modellen. Neem vooral ook de gelegenheid te baat om te laten meten welke framemaat voor jou het meest geschikt is. Veel fietsenhandels hebben speciale apparatuur om de juiste maten te achterhalen, anderen doen het op gevoel of met een kleermakerscentimeter.

Zadelhoogte



Rijwielhandel G.A. van Herk, de fietsmakerszaak waar ik de eerste 18 jaar van mijn leven naast heb gewoond, had zo zijn eigen manier om de juiste hoogte van frame en zadel vast te stellen. 'Onderkant zak is bovenkant bak,' zei eigenaar Van Herk steevast. Hetgeen, gecombineerd met zijn timmermansoog, betekende dat de afstand tot het kruis ongeveer overeen moest komen met de hoogte van de onderkant van het zadel. Tegenwoordig is er nauwkeurige apparatuur om dat precies te bepalen, maar de klanten van Van Herk hebben nooit geklaagd.

De maten waar het om gaat zijn de framehoogte (hangt samen met de lengte van je benen), de afstand tussen zadel en stuur en de hoogte van het stuur. Precisieafstelling is nodig rond het zadel (exacte hoogte, de 'terugstand') en het stuur (de lengte van de voorbouw, de breedte van de stuurbocht). Maar dat kan natuurlijk pas als de fiets echt van jou is.

Schoenen testen

Trek ook eens wat schoenen aan en loop er op rond. Kijk naar de verschillen (ook in prijs) tussen de merken en kliksystemen. Maar let wel: het blokje dat bij het fietsen in het pedaal moet klikken, zit er bij nieuwe schoenen nog niet op. Loopcomfort is met de harde zool sowieso al niet geweldig, maar met zo'n ijzeren onderstel is het al helemaal niks.

Lopen



Wie om een of andere reden af en toe ook stukken moet lopen, doet er dan ook goed aan schoenen te kopen waarvan het blok in de zool is verzonken. Vanwege de dikkere zool die daarvoor nodig is, zien deze schoenen er vaak wat lomper uit.

Ervaar vervolgens zelf wat het onderscheid tussen de onderdelengroepen betekent. Derailleur, ketting, kettingwielen, trapas en cranks moeten van één soort zijn. Meest populair zijn de groepen van Campagnolo en Shimano, beide verkrijgbaar in verschillende kwaliteitsklassen. Bekijk de diverse soorten wielen en laat je bijpraten over wat ze betekenen voor de stabiliteit van de fiets.

Campagnolo-groepen:

- 1 Mirage
- 2 Veloce

- 3 Centaur
- 4 Chorus
- 5 Record

Shimano-groepen

- 1 Tiagra
- 2 I05
- 3 Ultegra
- 4 Dura-Ace

SRAM-groepen:

- 1 Rival
- 2 Force

Maak een uitje van je bezoek, maar blijf vooral weg van de kleding, dat is iets voor later. En realiseer je (liefst vooraf) dat, hoe langer je in zo'n zaak rondhangt, des te groter de druk zal worden om ook daadwerkelijk tot een aanschaf over te gaan. In een grotere sportwinkel is dat nog wel te behappen, maar in een kleinere speciaalzaak, met betrokken en persoonlijke advisering, is dat een stuk lastiger.

Thuis verder zoeken

De voorbereiding kan thuis verder gaan, door over de fietsen en accessoires van je voorkeur wat meer te lezen in folders, op de site van de betreffende importeur of op een online fietsforum.

Geen excuus!



Ik ben te oud: het slechtste excuus ooit. Wie wel eens een fietstoertocht heeft bekeken (of gereden), weet precies waarom. Fietsen kan je doen tot na je tachtigste. Het is gewoon een kwestie van door blijven trappen. Wie stil gaat zitten, verstijft; wie doorgaat, blijft automatisch soepel. Hoe ouder je wordt, des te meer reden om te gaan fietsen. Pas wel je ambitieniveau tijdig aan en houd er rekening mee dat een val op late leeftijd tot grotere problemen kan leiden dan wanneer je nog jong bent. De botten zijn niet meer zo sterk als voorheen, dus blijf een beetje weg bij het gekrioel van het grote peloton.

Op het web

Een prima vertrekpunt voor elke fietsvraag is wielrennen.startpagina.nl. Een andere optie is fiets.nl, dat naast een maandblad, ook een actief forum heeft.

Is dat allemaal achter de rug, dan kun je makkelijker vaststellen wat voor soort fiets het beste bij je past. Daarbij speelt de dikte van de portemonnee overigens net zo'n rol als de zojuist zo zorgvuldig opgebouwde voorkeur voor frame, wielen, groepen en schoenen. En schud jezelf vervolgens – hoe lastig dat ook zal zijn – net op tijd wakker uit je dromen. Keer terug op aarde in

het besef dat het geen schande is om je fietscarrière te beginnen met een fiets die voor een meer ervaren coureur niet de meest ideale zal zijn. Niet alleen moet er altijd iets te verlangen blijven, je moet je ook realiseren dat het niet onmogelijk is dat deze sport bij nader inzien toch niet de jouwe blijkt.

Laten we daarom voor het gemak drie categorieën beginnende fietsers onderscheiden. Degenen die ergens tegen een oude, tweedehands fiets aanliepen en direct aan de slag willen, degenen die geen fiets hebben maar snel en met zo min mogelijk geld willen starten en tenslotte degenen voor wie geld minder een rol speelt. Een driedeling die, dat zal inmiddels duidelijk zijn, weinig te maken heeft met de te verwachten prestaties.

1. Ik heb een fiets, wat nu? (100-200 euro)

In grote families is het het gangbare patroon, maar ook een goede, lui geworden buur wil nog wel eens de oorzaak zijn van het plotselinge bezit van een fiets. De glans is er meestal al lang van af en de stijl van het frame verradt direct dat de tijd van bouwen al weer twee of drie modegolven achter ons ligt. Het stuur lint rafelt, de remkabels hangen los en het derailleur is slechts met moeite in beweging te krijgen. En oh ja, de ketting is verroest en de banden zijn plat – al jaren zo te zien.

Je moet er even doorheen kunnen kijken, maar als de maten goed zijn is zelfs met dit soort karretjes in de meeste gevallen nog wel wat te doen. Voor zo'n honderd euro aan kleine reparaties staat hier binnen een dag een fiets waarop het grote genieten kan beginnen. Mits ketting, derailleurs en tandwielletjes nog enigszins voldoen. Is dat niet het geval, dan heb je wel een

ander probleem (of prijskaartje), want de sets met tandwielletjes (cassette, pignon of kransjes genaamd) van tegenwoordig zijn onvergelijkbaar met die van vroeger. Zowel Campagnolo als Shimano, de twee bekendste makers van fietsonderdelen, maakt nu standaard pignons met tien tandwielen op het achterwiel, terwijl mijn eerste fiets er slechts vijf had en de meeste oude fietsen daar dus ergens tussenin zullen zitten. En dan hebben we het nog niet over de tandwielen voor, die steeds vaker als triple (drie bladen) worden geleverd. Wie dat allemaal op een oude fiets wil laten zetten, moet rekening houden met een rekening van enkele honderden euro's – als het al mogelijk is.

Maar stel dat met een beetje werk die tandwielen en de ketting wél weer aan de praat te krijgen zijn, dan is het leed snel geleden. Twee nieuwe binnen- en buitenbanden (de oude zijn waarschijnlijk te uitgedroogd), een paar nieuwe rem- en derailleurkabels en alles een keer heel goed controleren: binnen een paar uur moet je op je fiets kunnen zitten. Met een frame kan meestal weinig mis gaan, maar let wel goed op de lasnaden en check ook de draaiende en schuivende delen onder stuur en zadel. Met de wielen is doorgaans ook weinig fout. Door ze even uit het frame te halen en in beide handen rond te draaien, zie je snel of er een slag in zit. Een ervaren wielrenner draait een slagje er zo uit door de juiste spaken even extra te spannen, maar dat is een precisieklusje dat de ongeoefende vooral een hoop frustratie oplevert. Ga daar liever even mee langs de fietsenmaker – als hij tijd heeft, is het zo gefikt.

Kijk ook nog even goed naar wat voor trappers er op je fiets zitten. Met ouderwetse toeclips of gewone platte pedalen kun je

om het even welke sportschoen gebruiken, maar bij klikpedalen moet je even goed opletten welk systeem er op zit. Je schoenen moeten daarmee corresponderen.

Maak je echter vooral geen zorgen om de krassen op het frame of de loszittende plakbandjes. Besteed liever wat extra tijd aan het schoonmaken van alles wat kan bewegen: de ketting en de tandwielen op de eerste plaats. Ook hiervoor geldt trouwens: trap niet in die dure middeltjes, gewoon afwasmiddel en een stevige poetslap vormen het beste poetsduo dat er is. Pas als alles schoon is, komt de olie aan bod, waarbij het niet veel uitmaakt of die uit een ouderwets potje of een moderne spuitbus komt. In beide gevallen: wees er vooral niet te scheutig mee.

Controleer voor vertrek zeker ook het schakelmechanisme en houd er rekening mee dat je met een kleine schroevendraaier even zowel het voor- als achterderailleur moet bijstellen. Fluitje van een cent trouwens, het wijst zich allemaal vanzelf, door het gewoon uit te proberen zie je direct het resultaat.

Geen excuus!



Ik ben een vrouw: nog zo een. Fietsen is even leuk voor mannen als voor vrouwen. En fietsen is heel goed gemengd te doen. Geen mooiere vakantie voor een jong verliefd stel dan een fietstocht door warme oorden. Op latere leeftijd kan dan altijd nog die grote tocht naar de Noordkaap plaatsvinden. Desnoods op een tandem.

2. Ik heb geen fiets, wat nu? (400-600 euro)

De makkelijkste en goedkoopste weg is het internet. Check Marktplaats.nl, Speurders.nl en alle andere sites die tweedehands artikelen aanbieden. Gegarandeerd dat je er iets heel moois tegenkomt.

Veel mensen schaffen zonder veel nadenken een prachtige nieuwe fiets aan – in de hoop en verwachting dat dit hen binnen de kortste keren een strak lichaam zal opleveren. Maar waar ze niet aan denken is dat zo'n lichaam niet gratis bij de aankoop van een dure fiets wordt geleverd. Hoe dan ook, zo'n fiets staat binnen de kortste keren doelloos op zolder om uiteindelijk toch maar in de verkoop te gaan. Gouden kans voor degene die zich verzekerd weet van een sterker karakter dan de eerste eigenaar. Heb je een mooie fiets gevonden, controleer dan de framemaat (66 centimeter voor de allergrootsten, 45 voor de kleintjes, uitgaande van een standaard fiets), verzeker je van de kwaliteit van het aangeboden model, check de nieuwwaarde en je eigen portemonnee en maak de transactie.

Een alternatief is de gang naar een fietsenhandel. Veel zaken hebben ook tweedehands modellen in hun assortiment, of exemplaren van vorig seizoen. Het voordeel daarvan is dat je zeker weet dat ze nieuw zijn en desondanks niet gigantisch duur. Nog een mogelijkheid is de discountfietsenhandel. Veel grote steden kennen ze en even over de grens met België en Duitsland zijn ook een aantal grote te vinden. Ook hier zijn het niet de topmodellen en topmerken die de collectie bepalen, maar moet je het vaak onbekende namen doen, afkomstig van Oost-Europese of

Aziatische fabrieken. Nadeel is dat je heel lastig kunt bepalen wat de kwaliteit is, voordeel is vanzelfsprekend de prijs.

Weer een stap verder vind je de grote ketens van sportzaken, met meer en meer wielrenaccessoires in het assortiment. De service is vaak niet eens zo slecht en het materiaal deugt ook. Zo vind je bij een zaak als Decathlon (van origine Frans, in Nederland slechts op enkele plekken aanwezig) alle fietsen die je maar wilt, tegen aantrekkelijke startersprijzen. Er is slechts keuze uit één merk (namelijk het huiskmerk), maar daarbinnen zijn wel alle soorten maten en modellen te leveren. En sinds deze zaak een Tour de France-ploeg sponsorde, hoor je er helemaal bij als je met een Decathlonfiets door de straten rijdt. Adressen zijn te vinden op www.decathlon.nl.

In al deze gevallen zou je voor maximaal 600 euro een prima eerste fiets moeten kunnen rijden.

3. Ik heb wel geld maar geen fiets, wat moet ik doen? (600-1200 euro – en indien gewenst nog veel meer)

Voor wie geld geen probleem is, is de markt weliswaar minder overzichtelijk, maar des te plezieriger. Simpel: stap gewoon een goede fietsenhandel binnen en laat je tot de laatste millimeter adviseren over wat er zoal te krijgen is. Je hoeft je geen zorgen te maken over de kwaliteit (die is top), je bent geen tijd kwijt met het herstellen van eventuele kleine mankementen en je krijgt na je aankoop de allerbeste service.

Het enige nadeel van dit gemak is dat de lol van het zoeken naar een mooie prooi die past binnen je budget, afwezig is. Voor een normaal mens is dat een overkomelijk bezwaar.

Fietsonderhoud: poetsen moet

Hoewel nogal wat fietsers heel erg blij worden van een glimmende fiets, is de verplichte poetsbeurt voor niemand een feest. En toch moet het. Niet per se na elke rit, maar wel altijd na slecht weer en altijd na een wat langere tocht. Zeker als er iets anders dan puur water in je bidon zat, want de geknoeiide energiedrank gaat gegarandeerd een plaklaagje vormen op je frame – en tast de lak aan. Maak er daarom een routineklusje van, bijvoorbeeld tijdens het uitzweten na een mooie tocht.

Het handigste is om even de wielen uit je fiets te halen. Zorg er dan wel voor dat de fiets ergens aan kan hangen, zodat je de derailleur niet beschadigt. Eerst poets je, met een natte spons of doek, de ergste modder en andere zichtbare vuiligheid weg. Gebruik daarvoor liefst een dunne doek, bijvoorbeeld een oud laken of een oud t-shirt. Zeker geen schuursponsjes, die geven krassen op de lak.

Vervolgens herhaal je dat met een andere doek, die je door een bak met lauw water en afwasmiddel hebt gehaald. Vergeet daarbij zeker niet de moeilijker bereikbare onderdelen, zoals de ruimtes achter de remblokjes, rondom de derailleur en tussen de tandwielen. Die laatste zijn het makkelijkst te reinigen door met de doek tussen de tandwielen heen en weer te bewegen. De freewheel van de cassette zal meteen stukjes meedraaien, zodat je vanzelf rond gaat.

De ketting kan, als deze heel erg vies is, het beste met wat wasbenzine aangepakt worden. Wederom met dunne doeken; door de trappers te draaien, ga je vanzelf rond. Pak telkens een ander stuk stof, anders absorbeert het geen vuil meer. Als het meeste vuil eraf is, herhaal je dat met een soortgelijke lap met afwasmiddel. Let op: de wasbenzine zou je ook voor de tandwielen kunnen gebruiken, maar nooit voor een ander deel van de fiets en zeker niet voor de derailleur.

Om de ketting weer in te vetten, pak je wederom een stuk schone doek. Hierop doe je wat fietsolie (liefst met teflon, maar dat is niet noodzakelijk) en smeert het op dezelfde manier op de ketting. Pas op, je doet er gemakkelijk te veel op. Draai weer met de trappers, zodat de ketting een aantal keer langs je olielap komt.

Het lijkt veel gedoe, maar wie dit geregeld doet, krijgt er routine in. En – misschien handig als laatste drijfveer – een schone fiets heeft veel minder weerstand dan een vuile.

Geen excuus!



Ik ben ongesteld: er zijn momenten dat het lichaam even tegenstribbelt, maar alle vrouwen die ik over dit onderwerp sprak, waren eensgezind: een normale ongesteldheid is geen reden om niet te fietsen.

Fietsonderhoud: hoe plak je een band binnen 10 minuten?

- 00:00 Pak twee bandenlichters, een plakkertje, een stukje schuurpapier, een balpen en een pomp.
- 00:45 Haal je wiel uit de fiets.
- 00:55 Duw een bandenlichter onder de band en zet hem vast tegen een spaak. Zet de tweede bandenlichter 5 centimeter verder en doe hetzelfde. Pak de eerste en zet deze weer 5 centimeter verder. Herhaal dit tot de band los is.
- 01:20 Ga met je vingers achter de buitenband en haal hem aan één kant helemaal los van de velg. Trek de binnenband eruit, nadat je het moertje dat het ventiel vrij van de velg houdt, hebt losgedraaid.
- 02:40 Pomp de band op en luister goed waar het gat zit. In 9 van de 10 gevallen vind je het zo. Zo niet, dan heb je een teiltje water nodig om het gat te vinden. Dompel de band onder en ga rond totdat je luchtballen ziet. Dit kost een paar minuten extra.
- 03:40 Zet met je balpen een cirkel rond het gat en laat de lucht uit de band.
- 04:00 Maak met het schuurpapier het gebied rond het gat helemaal vetvrij. Smeer wat bandenplak op en rond het gat en laat het anderhalve minuut drogen. Plak er dan het plakkertje op. Meestal zijn ze voorgesneden en al van extra lijm voorzien.
- 05:50 Controleer de binnen- en buitenkant van de buitenband op onregelmatigheden en verwijder deze waar mogelijk. Check ook het velglijnt.

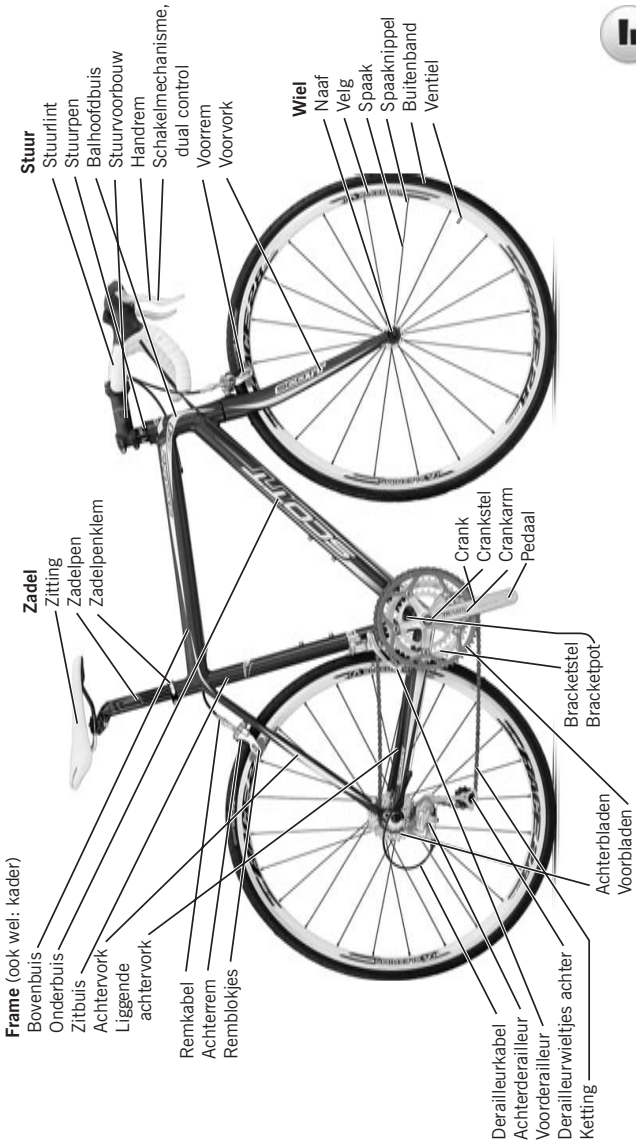
- 06:20 Leg de binnenband terug op de velg en duw hem gelijkmatig over het hele wiel, onder de buitenband. Het kan helpen om er een heel klein beetje lucht in te pompen.
- 07:10 Laat die lucht er weer uit als je de buitenband terug op zijn plaats duwt. Doe dat gelijkmatig, beginnend recht tegenover het ventiel. Voor sommigen is dit een vervelend klusje, zeker als je weinig kracht in je duimen hebt. Wat helpt is soepelere buitenbanden aanschaffen.
- 08:40 Zet het ventiel weer met het moertje vast. Pomp een klein beetje lucht in de band en knijp dan op verschillende plekken in de buitenband, zodat de binnenband mooi gelijkmatig in de buitenband komt te zitten. Pomp vervolgens de band verder op tot minimaal 6 bar.
- 10:00 Klaar!

Nota bene: onderweg is het handig om een reservebandje bij je te hebben. Daarmee spaar je nog zo'n 4 minuten uit.

Geen excuus!



Het is slecht voor mijn zaadproductie: Gerrie Kneteman zei ooit: alleen buiten het seizoen heb ik last van mijn edele delen. Bovendien: wielrennen is het populairst in de meest katholieke delen van de wereld. En in China. Daarmee is eigenlijk alles gezegd.



Frame (ook wel: kader)

Het hart van de fiets, meestal gemaakt van aluminium, maar in de duurdere modellen ook wel van carbon of zelfs titanium. Bestaat uit bovenbuis, onderbuis, zitbuis, balhoofdbuis, staande achtervork en liggende achtervork. Waar zitbuis, onderbuis en liggende achtervork bij elkaar komen, bevindt zich de bracketpot. Hierin wordt de trapas en het crankstel (ook wel: bracketstel) geschroefd.

Crankstel

De crank is het verbindingsstuk tussen de trapas en de pedalen. Aan de rechterkant van de as bevinden zich aan de crank ook de twee of drie kettingbladen. Voor professionals wordt de lengte van de crankarm (de traparm) aangepast aan de lengte van de berijder. Voor normaal gebruik komen ze in standaardlengtes.

Kettingbladen (voor)

Onderdeel van het crankstel, vroeger standaard meestal bestaande uit een blad van 52 tanden en een blad van 39. Op nieuwe fietsen zit vaak een 'triple', met bijvoorbeeld bladen van 52, 42 en 30 tanden. Een andere optie is het compact crankstel, met bladen van 50 en 34 tanden. Hoe kleiner het aantal tanden op het voorblad, des te lichter de fiets rijdt.

Kettingbladen (achter)

Ook wel de 'pignon' of de 'cassette' genoemd, waarbij de bladen zelf ook wel 'kransjes' heten. Op oude fietsen variërend van 5 tot 7 kransjes per pignon, tegenwoordig standaard in 9 of zelfs 10 kransjes ('10-speed'). De tandwielletjes zitten op een cassette-naafbody en die zit weer op het freewheel. De pignon is het onderdeel van de fiets dat het meest vatbaar is voor vuil en dat dus ook het vaakst gepoetst moet worden. Hoe groter het aantal tanden op het achterblad, des te lichter de fiets rijdt.

Derailleur

Mechaniek bedoeld om de ketting van het ene tandwiel op het andere te brengen. Via het schakelmechanisme aan het stuur (tegenwoordig altijd een dual control, dat zowel het remmen als het schakelen bestuurt) laat je de ketting soepel 'ontsporen' (derailleur). Aparte bediening voor voorderaillleur (links) en achterderailleur (rechts). Achterderailleur zorgt er met een veer en twee geleidende derailleurwielletjes tevens voor dat de ketting op spanning blijft.

Wiel

Hoepel bestaande uit een naaf, een velg en een variërend aantal spaken. De spaken zitten met een haakje vast aan de naaf en worden aan de andere kant met een spaaknippel op de juiste spanning vastgezet aan de velg. Rondom de velg is een velgflint dat voorkomt dat de binnenband te makkelijk kan beschadigen. Het ventiel zit vast aan de binnenband en is er in verschillende soorten. Voor racefietsen is een Frans ventiel gebruikelijk; voor mountainbikes zie je veelal Amerikaanse ventielen. De buitenband, afhankelijk van het gebruik met veel of weinig profiel, maakt het wiel compleet.

Stuur

De stuurbocht, de handremmen met schakelmechanisme (dual control), het stuurflint, de stuurvoorbouw, de stuurpen en het balhoofdstel vormen samen het stuur. Het geheel zit verbonden aan de voorvork en kan draaien in de balhoofdbuis. Losse onderdelen zijn verder de bel (zo klein en licht mogelijk) en het fietscomputertje, al dan niet voorzien van een routeplanner met gps.

Zadel

De 'stoel' van de fiets. Belangrijk onderdeel vanwege het fietscomfort dat er al dan niet uit ontstaat. Zit vast aan de zadelpen, die met een zadelpenklem in de zitbuis wordt bevestigd. Afstelling van de zadelpositie is een nauwkeurig werkje, aangezien hoogte, de afstand tot het stuur en de hellingsgraad een rol spelen.

Kabels

Een fiets kent diverse kabels, voor de overbrenging van een actie naar het bijbehorende onderdeel. Er zijn twee remkabels, twee derailleurkabels en soms een kabeltje voor de fietscomputer. Remkabels lopen van de handremmen links en rechts naar de voor- en achterrem. Derailleurkabels vertrekken eveneens bij de handremmen en komen uit bij het voor- en achterderailleur. Fietscomputers zijn soms draadloos. Zo niet, dan loopt er een kabel van het apparaatje op het stuur naar de voorvork en – als de computer ook een functie heeft voor het aantal trapslagen per minuut – een andere kabel naar de liggende achtervork.

Remmen

Er is een voor- en een achterrem, die beide bestaan uit een verend mechaniek, twee hefboompjes en verwisselbare remblokjes die tegen de velg van het wiel kunnen worden bewogen en daarmee de vaart uit de wielen halen. De remkabel zorgt voor de overbrenging van de rem-actie (knijpen) naar de rem.

Ketting

De ketting zorgt voor de overbrenging van de kracht die op het pedaal wordt uitgeoefend naar het achterwiel. Al naar gelang een zwaarder verzet wordt gedraaid en de druk op de trappers toeneemt, komt er meer kracht op de ketting te staan.

Tabel: Afstand per omwenteling

	28	30	32	34	36	38	39	40	42	44	46	48	50	51	52	54
11	5,34	5,72	6,10	6,48	6,86	7,24	7,43	7,62	8,00	8,38	8,77	9,15	9,53	9,72	9,91	10,1
12	4,89	5,24	5,59	5,94	6,29	6,64	6,81	6,99	7,34	7,69	8,03	8,38	8,73	8,91	9,08	9,26
13	4,51	4,84	5,16	5,48	5,80	6,13	6,29	6,61	6,77	7,09	7,42	7,90	8,06	8,22	8,38	8,55
14	4,19	4,49	4,79	5,09	5,39	5,69	5,84	5,99	6,29	6,59	6,89	7,19	7,49	7,64	7,79	7,93
15	3,91	4,19	4,47	4,75	5,03	5,31	5,45	5,59	5,87	6,15	6,43	6,71	6,99	7,13	7,27	7,41
16	3,67	3,93	4,19	4,45	4,72	4,98	5,11	5,24	5,50	5,76	6,03	6,29	6,55	6,68	6,81	6,94
17	3,45	3,70	3,95	4,19	4,44	4,69	4,81	4,93	5,18	5,42	5,67	5,92	6,16	6,29	6,41	6,53
18	3,26	3,49	3,73	3,96	4,19	4,42	4,54	4,66	4,89	5,12	5,36	5,59	5,82	5,94	6,06	6,17
19	3,09	3,31	3,53	3,75	3,97	4,19	4,30	4,41	4,63	4,85	5,07	5,30	5,52	5,63	5,74	5,85
20	2,93	3,14	3,35	3,56	3,77	3,98	4,09	4,19	4,40	4,61	4,82	5,03	5,24	5,34	5,45	5,55
21	2,79	2,99	3,19	3,39	3,59	3,79	3,89	3,99	4,19	4,39	4,59	4,79	4,99	5,09	5,19	5,29
22	2,67	2,86	3,05	3,24	3,43	3,62	3,72	3,81	4,00	4,19	4,38	4,57	4,76	4,86	4,95	5,05
23	2,55	2,73	2,92	3,10	3,28	3,46	3,55	3,65	3,83	4,01	4,19	4,37	4,56	4,65	4,74	4,83
24	2,45	2,62	2,79	2,97	3,14	3,32	3,41	3,49	3,67	3,84	4,02	4,19	4,37	4,45	4,54	4,63
25	2,35	2,52	2,68	2,85	3,02	3,19	3,27	3,35	3,52	3,69	3,86	4,02	4,19	4,28	4,36	4,44
26	2,26	2,42	2,58	2,74	2,90	3,06	3,14	3,22	3,39	3,55	3,71	3,87	4,03	4,11	4,19	4,27
27	2,17	2,33	2,48	2,64	2,79	2,95	3,03	3,11	3,26	3,42	3,57	3,73	3,88	3,96	4,04	4,11
28	2,10	2,25	2,40	2,55	2,69	2,84	2,92	2,99	3,14	3,29	3,44	3,59	3,74	3,82	3,89	3,97
29	2,02	2,17	2,31	2,46	2,60	2,75	2,82	2,89	3,04	3,18	3,32	3,47	3,61	3,69	3,76	3,83
30	1,96	2,10	2,24	2,38	2,52	2,65	2,72	2,79	2,93	3,07	3,21	3,35	3,49	3,56	3,63	3,70
31	1,89	2,03	2,16	2,30	2,43	2,57	2,64	2,70	2,84	2,97	3,11	3,25	3,38	3,45	3,52	3,58
32	1,83	1,97	2,10	2,23	2,36	2,49	2,55	2,62	2,75	2,88	3,01	3,14	3,28	3,34	3,41	3,47
33	1,78	1,91	2,03	2,16	2,29	2,41	2,48	2,54	2,67	2,79	2,92	3,05	3,18	3,24	3,30	3,37
34	1,73	1,85	1,97	2,10	2,22	2,34	2,40	2,47	2,59	2,71	2,84	2,96	3,08	3,14	3,21	3,27

Een normale racefiets heeft wielen van 28". Om te berekenen hoeveel meter je vooruit komt met één omwenteling van de trappers, moet je het aantal tanden aan het tandwiel voor (boven) vermenigvuldigen met die van achter (links) en daar nog een formule op loslaten. De uitkomst staat in het vakje dat daarbij hoort. Met het zwaarste verzet kun je je dus ruim tien meter verplaatsen per omwenteling. Met het lichtste nog geen twee meter. Het lijkt of er veel mogelijkheden zijn, maar in de praktijk gebruik je slechts een beperkt aantal combinaties. Daarbij moet je er altijd op letten dat de ketting zo 'recht' mogelijk ligt: combineer dus nooit het binnenste blad voor met het buitenste blad achter. (bron voor de tabel: fiets.nl)

Training maakt je beter

Het voordeel van de beginner

Er is één immens voordeel aan beginnen met fietsen. Je gaat namelijk helemaal vanzelf heel snel beter fietsen. En harder. En efficiënter. Simpelweg door geregeld op de fiets te stappen en je meters te maken, gaan je fietskwaliteiten met sprongen vooruit. Dat geeft een geweldig gevoel. Je conditie groeit, net als je gevoel voor de weg, je specifieke spierkracht en daarmee je prestaties.

Dat voordeel is helaas alleen weggelegd voor de echte beginner. Het genot is maar van korte duur. Wie een paar maanden bezig is, ontkomt er niet aan ook af en toe naar een trainingsprogramma te kijken. Tenminste, als je jezelf verder wilt verbeteren, bijvoorbeeld om toch nog een keer die klassieker of die beroemde bergetappe te kunnen uitrijden. Maar ook wie slechts fietst voor het eigen plezier kan voordeel hebben bij een training-op-maat. Je lichaam herstelt beter, er is minder kans op blessures en je voelt je er gewoon lekkerder door.

Schrik trouwens niet, want ook trainingsprogramma's zijn er in alle soorten en maten. Ga vooral niet met de meest ingewikkelde van start en denk altijd aan een verstandige opbouw van de zwaarte. Wie de ene dag niets doet en zich de volgende dag met een Lance Armstrong-achtige trainingsintensiteit de weg op gooit, komt geheid in de problemen.

Fietscoach



Het blad Fiets brengt elk jaar rond december de 'fietscoach' uit, een compact boekje dat samen met het tijdschrift wordt geleverd. Het bevat een uitgebreide trainingsplanner met schema's die je van week tot week door het jaar begeleiden. Het programma kan uitstekend dienst doen voor iemand die voor een speciale tocht traint, of voor mensen die echt het meeste uit zichzelf willen halen. Daarnaast zijn er op internet diverse heel specifieke programma's te vinden. Kijk bijvoorbeeld eens bij powercyclotraining.com, vanwaar verschillende programma's te downloaden zijn.

Ook wielrennen.startpagina.nl is een prima startpunt voor trainingsprogramma's.

Verder lezen



Lance Armstrong is een beroemd fietser, maar hij heeft ook diverse fietsboeken op zijn naam staan. Sommige zeer praktisch, andere wat meer verhalend. Lees ze en je bent direct onderdeel van de 'Droom-Armstrong'. Maar pas ook op, want zelfrelativering is niet de beste eigenschap van Lance.

Het doel van training – jezelf verbeteren – is even simpel als het lijkt. Maar net zoals een turner maandenlang kan werken aan de verbetering van een specifieke techniek, is er ook voor het fiet-

sen wel wat meer over te zeggen dan alleen dat. Zo is er training die gericht is op duurconditie, op krachtopbouw, op klim- of sprintkwaliteiten, op beter herstel of op het in een hoger tempo rijden. Voor al deze onderdelen zijn andere trainingsvormen te bedenken, maar allemaal helpen ze ook je algemene fietsconditie te verbeteren.

Geen excuus!



Ik ben bang dat ik slechter ben dan mijn maten: Serieus probleem voor mensen die graag met een groep vrienden willen meefietsen, maar geen idee hebben hoe goed ze zelf zijn, laat staan hun vrienden. Maar vooral een probleem in je eigen hoofd, want fietsers zijn doorgaans zeer sociale mensen. De oplossing: wees eerlijk over je twijfels en zorg ervoor dat je de eerste paar keer geen meter kopwerk doet. Als je in een groepje fietst, fiets je gratis mee. Je hebt op die manier snel genoeg door hoe je eigen prestaties zich verhouden tot die van je vrienden en kunt dan altijd nog de keuze maken: wat vaker op kop, wat langer aan het eind van de groep, of toch voortaan maar alleen gaan fietsen.

Hartslagmeter



De hartslagmeter is een veel gebruikt trainingshulpmiddel. Met zo'n apparaatje, dat relatief makkelijk met een elastische riem om je borstkas kan worden vastgezet, kun je beter je grenzen opzoeken. Daarvoor moet je eenmalig je maximale hartfrequentie meten, waarna je tijdens een training altijd precies ziet hoe ver je daar nog vandaan zit. Op die manier kun je beter inschatten of de gevoelde vermoeidheid 'terecht' is of niet en jezelf op die manier iets meer pijnigen dan je eigenlijk zou willen. Pas daar wel altijd heel erg mee op: een hartslagmeter is een hulpmiddel, maar kan nooit een aanleiding zijn om maxima te gaan overschrijden. Bovendien kan het pas werken als zeer zorgvuldig, liefst samen met een arts, de beginwaarden zijn vastgesteld.

Meer duurconditie dankzij Lance Armstrong

Duurconditie bouw je op door te trainen met een klein verzet, oftewel 'pielverzet'. Wees gerust, het gaat hier niet over een gewapende opstand: 'verzet' is een wielerterm voor de afstand die een fiets aflegt als de pedalen één keer worden rondgedraaid. Met de versnellingen beïnvloed je het verzet. Het pielverzetje dat zo'n beetje door Lance Armstrong en zijn vaste begeleider Johan Bruyneel het peloton in is geduwd, heeft aanvankelijk nogal wat wenkbrauwen doen fronsen. Echte

mannen rijden zwaar, wisten we sinds vijfvoudig Tourwinnaar Bernard Hinault er zijn eigen knieën mee aan gort had gereden. Wat moest die Armstrong dan met zo'n damesverzet?

Na zeven Tourzeges en een verdienstelijke comeback op bijna 40-jarige leeftijd, weten we wel beter: deze Amerikaan heeft duidelijk gemaakt (en in diverse boeken uitgebreid beschreven) dat nieuwe trainingsmethodes en een aangepaste manier van koersen wel degelijk effect hebben.

Het langdurig gebruik van het kleine verzet (je rijdt net iets lichter dan je gevoelsmatig nodig zou vinden) – en daarmee een relatief hoge trapfrequentie – is uitermate effectief om je duurzaamheid op te vijzelen. Hoe vreemd het ook lijkt met die snel ronddraaiende benen, met deze techniek spaar je energie en houd je een tocht langer vol. Tenminste, als je het vaak genoeg geoefend hebt.

Meer kracht tijdens het fietsen

Het opbouwen van kracht (of 'macht', zoals wielrenners zelf graag zeggen) staat qua training haaks op de opbouw van duurzaamheid. In plaats van langdurig in een klein verzet te rijden, ga je nu juist veelvuldig korte periodes alles uit de kast halen. Kies het zwaarste verzet, wacht op tegenwind, zoek een brug of andere opgaande helling en knallen maar. Doe het niet langer dan twintig à dertig seconden en zorg direct daarna voor een rustig herstel van minimaal vijf minuten. Herhaal dit, al naar gelang je persoonlijke conditie, vijf tot tien keer, om vervolgens weer een stuk gewoon door te rijden. Afhankelijk van de tijd die je hebt, kun je dit verder opvoeren door dit alles nog één of zelfs – als je wat verder in je ontwikkeling zit – twee keer uit te voeren.

Waarschuwing: op papier lijkt dit een aardige, afwisselende training, maar in de praktijk is het verschrikkelijk zwaar. De periodes van twintig seconden lijken langer en langer te duren, het verzet wordt met de slag zwaarder en het hellinkje dat zojuist nog een makkie was, voelt aan het einde van de training als een Tourmallet. Wees echter gerust, deze trainingen missen hun uitwerking niet. Na enkele van dit soort sessies, merk je dat je spierkracht behoorlijk toeneemt. Vervolgens is het een kwestie van volhouden.

Geen excuus!



Slecht weer: Er is geen slecht weer. Als het regent word je nat van de druppels, als de zon schijnt van het zweet. Is het koud, dan trek je extra kleren aan (denk vooral ook aan overschoenen), is het heet, dan drink je wat meer dan normaal. En thuis wacht altijd een heerlijke douche. Alleen als de wegen vol ijs liggen, doe je er verstandig aan je fiets even op de rollers te zetten en te wachten tot de gemeente de paden weer heeft schoongemaakt. Maar dat zijn meestal niet meer dan een paar dagen per jaar. En hoe nat, koud, droog, heet of benauwd je het ook hebt tijdens het fietsen, na afloop ben je altijd blij dat het geen excuus was.

Beter klimmen

Wie in Zuid-Limburg of, beter nog, de Ardennen woont, weet uit eigen ervaring wat het verschil is tussen een vlakke weg en een berg. Natuurlijk is de door Hollanders gebruikte vergelijking met wind tegen niet geheel uit de lucht gegrepen, maar een berg is echt anders. Het voordeel van een berg is dat je hem redelijk kunt inschatten, zeker als je hem eerder beklommen hebt. Wind is en blijft altijd onvoorspelbaar. Maar het nadeel van de berg is dat er geen ontkomen aan is. Hij staat er als vast obstakel, nooit bereid even te gaan liggen. En altijd zwaarder dan windkracht 5. Kortom, wie wel eens in de bergen wil gaan fietsen, of zich voorbereidt op tochten in bergachtige gebieden, zal óók als hij in het polderland woont, specifiek moeten trainen.

Daarvoor zijn, net als bij de krachttraining, intervaloefeningen nodig. In dit geval duren ze echter per ronde wat langer dan bij de krachtopbouw. Ook hiervoor is een zwaar verzet nodig en liefst ook een flinke tegenwind. Zorg vervolgens dat je een kwartier lang zo hard rijdt dat je het net aan volhoudt. Probeer één vast tempo aan te houden, zonder al te veel schommelingen. Dat tempo moet aanzienlijk hoger liggen dan je normaal zou rijden, maar ook niet zo hoog dat je gedurende dat kwartier een verval ziet. Bovendien moet je nog wat energie overhouden, om de oefening één of twee keer te herhalen. Nog los van de wetenschap dat je natuurlijk altijd weer thuis moet zien te komen. Tussen de periodes van vijftien minuten mag zeker tien à twintig minuten hersteltijd zitten. En wie een kwartier volle inspanning echt te veel vindt, kan ook met tien minuten beginnen.

Oefenen in de Ardennen



Proeven aan bergfietsen kan het beste in de Ardennen, voor de meeste Nederlanders het dichtstbijzijnde serieuze heuvelland. En voor wie de smaak echt te pakken heeft, is er de prachtige Encyclopedie Cotacol, met de 1.000 zwaarste beklimmingen van België. De ranglijst is samengesteld door Daniel Gobert en Jean-Pierre Legros.

Hoog tempo rijden

Wie minder vaak de bergen in gaat, doet er goed aan zich te concentreren op het verhogen van de prestaties op het vlakke land. Daarvoor is het juist van belang om korte intervallsessies te doen. Waar een bergtrainer enkele keren zo'n vijftien minuten aan een stuk met hoge intensiteit moet doorrijden, moet een vlaktrainer er juist voor kiezen heel vaak relatief korte periodes hard door te trappen. Een mooi schema daarvoor is twee minuten alles uit de kast, gevolgd door twee tot vijf minuten wat rustiger. Om dat vervolgens tien tot twintig keer te herhalen. Tot je echt niet meer kunt.

Dit onderdeel is trouwens heel goed uitvoerbaar in kop-over-kop-waaier met drie of vier trainingsmaten. Iedereen rijdt telkens twee minuten op kop, de rest rijdt er achteraan. Volledig herstellen is er niet bij, maar je kunt achter de rug van je vrienden wel even op adem komen. Voor je het weet zit je weer vooraan en moet je je twee minuten op kop. Doe het lang genoeg, en

vooral vaak genoeg, en je wint vanzelf aan tempo tijdens de tochten die je nog voor de kiezen krijgt.

Goed herstellen na het trainen

Hoe beter je getraind bent, des te makkelijker is het herstel na een forse inspanning. Maar dat kost tijd. En die tijd kun je helaas niet versnellen door meer te trainen. Integendeel, als je de fout maakt door te snel na een zware trainingsinspanning weer aan de slag te gaan, loop je het risico juist een slechtere conditie te krijgen. En wie dat dan weer wil compenseren door nóg meer te gaan trainen, raakt verder en verder van huis. Zeker als de inspanning zelf relatief zwaar is.

Oppassen dus als je nog conditie aan het opbouwen bent. Het kan geen kwaad om een paar dagen rust te hebben na bijvoorbeeld een krachttopbouwtraining. En wie merkt dat het herstel te langzaam gaat, doet er goed aan voorlopig vooral rustig aan wat langere tochten te fietsen. Dus zonder de inspanningspieken uit de voorbeelden hierboven. Alleen op die manier bouw je een goede basis op om later volop te kunnen gaan werken aan het verbeteren van je kracht, snelheid en klimvermogen.

Geen excuus!



Ik ga morgen wel wat langer: typisch excuus van een excuuszoeker. Vandaag is de dag! Stap op! Zeur niet! (en ga inderdaad morgen óók wat langer!)

Verbeter je mentaliteit

Zonder mezelf enige psychologische kwaliteiten toe te dichten, kan ik iedereen verzekeren dat minimaal de helft van iemands fietskwaliteiten – nee, zelfs van diens complete fietsgenoot – aan mentale voorwaarden te koppelen is. Zin om te fietsen, doorzetten als het even tegenzit, zeuren (of niet) over een opkomend pijntje of wat schaafwonden na een val, het zijn geen van alle fysiek beïnvloedbare zaken. De psyche van de fietser is allesbepalend voor zijn succes.

Toch besteden we in het kader van dit boek weinig aandacht aan de mentale factoren die in rol spelen bij het fietsen. De oorzaak is simpel: ik ga er van uit dat iedereen die dit boek koopt, uit het goede hout gesneden is. Je weet dat er meer voor nodig is dan een glimmende fiets en een strak zittend shirt om je ambities te verwezenlijken. Karakter!

De techniek van het fietsen

Een oud-Hollandse volkswijsheid wil dat wij drie vaardigheden bij de geboorte gratis meekrijgen: zwemmen, schaatsen en fietsen. En wát je er dan nog voor zou moeten leren, raak je de rest van je leven niet meer kwijt. Inderdaad, er zijn weinig Nederlanders die nooit op een fiets hebben gezeten. Maar dat betekent nog niet dat iedereen daarmee de techniek heeft om goed met een racefiets om te gaan.

Alles wat helpt om mens en fiets tot een logische eenheid te maken, valt onder de noemer techniek. Techniek kan samen met een goede conditie helpen om je zo efficiënt mogelijk voort te

bewegen. Het verwerven van techniek is grotendeels een kwestie van veel fietsen, uitproberen en goed kijken naar de wielrenners die al wat langer op de fiets zitten. Maar daarnaast zijn er ook zaken die je kunt aanleren. Zo is het slim om je pedalen niet alleen naar beneden te duwen, maar ook naar boven te trekken. Als je rechts duwt, trek je links, en andersom. Om dit te oefenen probeer je een tijdje met één been te fietsen, afwisselend links en rechts. Houd een zo hoog mogelijk tempo aan, zodat je echt voelt wat je moet doen om je trapper naar boven te trekken. De meeste kilometers zul je zittend maken, waarbij je wel afwisselt tussen je handen op het stuur, op de remgrepen en onder in de beugel. Je rug en schouders zullen je dankbaar zijn voor de afwisseling in houding. Zorg daarbij dat je knieën altijd zo recht mogelijk boven de pedalen blijven (en zeker niet naar buiten draaien), anders loop je het risico van vervelende knieblesures. Af en toe, bijvoorbeeld bergop of in een sprintje, ga je uit het zadel. Door te gaan staan, krijg je in een keer veel meer druk op de pedalen, maar het kost ook veel meer kracht. Ga trouwens wel altijd volledig staan, blijf niet een paar centimeter boven je zadel hangen, want dan ben je wel de energie kwijt maar win je nauwelijks aan pedaalkracht.

Remmen zitten niet voor niets op een fiets, maar gebruik ze met mate. Wie veel en schoksgewijs remt, heeft niet alleen meer energie nodig om weer op gang te komen, maar is ook een gevaar voor zijn omgeving. Houd wel je handen constant in de buurt van de remgrepen: op die manier ben je op tijd voor een noodgeval, maar kun je ook af en toe heel licht bijremmen voor het ideale weggevoel.

Samen trainen



Bijna onnodig te zeggen dat trainen leuker wordt naarmate je het met anderen samen doet. Je houdt elkaar scherp, inspireert elkaar en je trekt je op aan de prestaties of ambities van je vrienden. Bovendien kun je elkaar tips geven als dat nodig is en elkaar in een noodgeval ondersteuning bieden. Bijkomend voordeel is dat je je eerder verplicht voelt om te gaan trainen als er een specifiek tijdstip voor is afgesproken. Niemand wil natuurlijk zijn vrienden in de kou laten staan. Een smoes is helaas eerder geaccepteerd als jijzelf de enige bent die hem hoort... Daar staat dan weer tegenover dat een eenling kan vertrekken wanneer die maar wil en dat je in een opwelling niet eerst een groepje enthousiastelingen bij elkaar hoeft te zoeken.

Niet alle training hoeft buiten plaats te vinden. Indien gewenst (bijvoorbeeld als de wegen glad zijn door vorst of sneeuw) kan daarvoor ook de hometrainer of zelfs een specifiek spinningprogramma worden gebruikt. Spinnen (oftewel: in een sportschool, onder leiding van een instructeur en op de maat van de muziek groepsgewijs een gericht programma op een hometrainer afwerken) is de laatste jaren erg populair geworden, maar vooral dankzij mensen die buiten niet of nauwelijks op de fiets zitten. Dit soort binnenactiviteiten zijn hoe dan ook slechts een mager substituut voor het echte werk. Prima voor het opbouwen of vasthouden van je basisconditie, maar geen enkele vervanging

voor het buiten fietsen. Daarvoor is de fietsbeleving simpelweg niet 'echt' genoeg. Je doet er dus goed aan zelfs in de winter niet alle kaarten op de spinninginstructeur te zetten. Had ik al gezegd dat elk weer fietsweer is? Nou dan!

Wie echt de smaak te pakken krijgt en er na een half jaar of zo achter komt dat dat fietsen wel eens een fanatiek blijvertje zou kunnen zijn, heeft niet meer genoeg aan deze wat rudimentaire trainingsinstructies. Die zal echt op zoek moeten naar een schema met een logische trainingsopbouw gedurende het hele seizoen. Met pieken en dalen in intensiteit die samenvallen met je ambitie en je programma.

Maar op welk niveau je ook zit, het mooie van buiten trainen is dat er maar een heel dun lijntje is tussen ontspannen rondpeddelen en een specifiek oefenprogramma. In elke fietstocht, kort of lang, zijn wel een paar trainingselementen te verwerken. Sterker nog, de meeste zijn zo vanzelfsprekend, dat je ze automatisch uitvoert.

Bij een officiële toertocht of in een wedstrijd is dat natuurlijk niet het geval. Afhankelijk van het doel dat je voor ogen hebt, is het gewoon zaak zo efficiënt of zo snel mogelijk de eindstreep te halen. En ja, omdat je altijd zo goed bent als je laatste wedstrijd, is de ene wedstrijd altijd de beste training voor de volgende.

Geen excuus!



Ik kan toch niet de weg op met zo'n oude fiets? Met elke fiets kun je de weg op. Noem het retro in plaats van oud, en je maakt er nog de blits mee ook. Oude fietsen kunnen het nog prima doen. Soms zijn ze een kilootje zwaarder dan moderne fietsen, maar dat is slechts interessant voor de professionals. Soms moeten ze even worden nagekeken, soms moeten ze worden gepoetst (schone ketting en tandwielen maken het leven een stuk aangenamer), soms moet er zelfs iets worden vervangen (een remkabel, een remblokje, een spaak), maar vrijwel altijd is de basis nog in orde. En wees gerust: je fietst geen seconde langzamer met een verweerd stuurlint of een met plakband vastgezette derailleurkabel.

Een gezond lichaam op een gezonde fiets

De gevaren van fietsen

Fietsen is gezond en leuk, maar niet zonder gevaren. Zoals bij elke menselijke bezigheid is veiligheid nooit voor de volle honderd procent te garanderen. Hoe goed je je ook voorbereidt, er kan altijd iets mis gaan. Iedereen kent de vreselijke voorbeelden van tv waarbij hele groepen profielrenners tijdens een eindsprint over elkaar heen buitelen. Een trapper breekt af, een renner maakt een stuurfout, er rent een hond over de weg; een ongeluk kent vele oorzaken. In de meeste gevallen loopt het met een sisser af, maar soms gebeurt het allerergste wat je je kunt voorstellen en overlijdt iemand in het zadel. Ook daarvan hebben we soms de live beelden kunnen zien.

Zelf ben ik helaas ook een keer getuige geweest van zo'n incident. Tijdens een afdaling in een cycloportieve (een soort fiets-evenement) in het Frans-Zwitsers grensgebied (*Portes du Soleil*), verloor iemand de macht over het stuur en knalde met zijn hoofd tegen een vangrail. Ondanks de helm die hij droeg, was er geen redding aan. De vriend met wie ik de tocht fietste, een huisarts uit Maastricht, restte slechts de taak officieel de dood te constateren. We zijn zonder nog maar één woord te wisselen de resterende tachtig kilometer naar de eindstreep in Morzine gefietst.

Dodelijke slachtoffers behoren bij het fietsen gelukkig tot de grote uitzonderingen. Maar elke tocht heeft wel zijn pechvogels. Waaruit noch de renners, noch de organisatoren heel veel lering trekken, zo lijkt het wel eens. Neem Tilff-Bastogne-Tilff, de jaarlijks op eerste pinksterdag verreden toertocht over het parcours van Luik-Bastogne-Luik. Sinds midden jaren '80 heb ik hem vrijwel elk jaar gereden en er is geen aflevering voorbij gegaan zonder dat er in de afdaling van de Côte de Wanne, richting Stavelot, iemand met de ambulance moest worden afgevoerd. Een smal weggetje, ruim 10 procent verval, een flauwe bocht naar links gevolgd door een zeer scherpe naar rechts, het is blijkbaar voor veel renners – na bijna 200 kilometer in koers – te veel gevraagd. Sinds enkele jaren staat er op de bewuste plaats wel een waarschuwingsbord, maar ook dat lijkt niet veel te helpen.

Waarom voorbereiding helpt

Nee, het gevaar is natuurlijk nooit buiten te sluiten, maar een goede voorbereiding helpt wel degelijk. Niet om daarmee onverwachte acties van medeweggebruikers te neutraliseren (dat kan namelijk niet), maar wel om ervoor te zorgen dat het fietsplezier zo lang mogelijk kan doorgaan. Daarbij gaat het vanzelfsprekend om zorg voor je materiaal, maar minstens zo belangrijk is een goede fysieke gesteldheid. In hoofdstuk 5 lees je alles over de algemene technische voorwaarden voor een fiets, hier gaan we nog wat specifieker in op de punten die rechtstreeks je veiligheid kunnen vergroten. Waarbij we een onderscheid maken tussen materiaal, gezondheid en gedrag.

Elders in dit boek



Voor nog meer informatie over je materiaal: zie hoofdstuk 5.

Goed materiaal, grotere veiligheid

Alle onderdelen van een fiets zijn aan slijtage onderhevig. Maar de gevolgen van een gebroken remkabel kunnen ernstiger zijn dan die van een rammelende fietsbel of een lekke band. Om zo veilig mogelijk te kunnen fietsen is het van belang voorafgaand aan elke fietsrit, of het nu een training is of een serieuzere toer- tocht, een aantal zaken goed te checken. Vooral als je van plan bent de heuvels in te gaan. Waar gaat het daarbij om?

- Remmen, remkabels en remblokjes
- Stabiliteit van stuur, trappers, zadel
- Bel
- Conditie van de banden
- Licht (ook in schemering)
- Helm
- Kleding

Kleding moet goed zichtbaar zijn: felle kleuren helpen, zeker als het begint te schemeren. Maar kleding moet ook aangepast zijn aan het weer. Voor de hand ligt dat je in hartje zomer niet met een lange broek en een dikke trui gaat rijden en dat in de winter juist wel doet. Maar denk bij koud weer ook aan overschoenen en speciale fietshandschoenen die ook de vingers bedekken. Je veiligheid neemt onherroepelijk af als je voeten of handen door de kou pijn gaan doen – of juist gevoelloos worden. Vergeet bij kou trouwens zeker ook je hoofd niet. Een belangrijk deel van

het warmteverlies vindt plaats via het hoofd, dus een muts die zeker ook de oren bedekt is geen overbodige luxe.

Ook neerslag is een factor om vooraf rekening mee te houden. Bij een korte tocht maakt het niet veel uit als je nat wordt van de regen, want voordat je bent opgedroogd ben je waarschijnlijk al weer thuis. Op langere tochten is dat wezenlijker: wie een regenjack bij zich heeft, en dat aantrekt als het losbarst, fietst prettiger – en daarmee veiliger – op het moment dat het weer droog wordt.

Vast onderdeel van het kledingpakket is, zomer of winter, een helm. Hoewel de helm nooit een garantie is dat er bij een ernstige val helemaal niets meer kan gebeuren, verhoogt deze de veiligheid van de fietser aanzienlijk. Let er wel op dat je een goedgekeurde helm koopt, ook die zijn er in veel prijsklassen.

Geen enkele fietstocht mag beginnen zonder een blik op de remmen. Daarbij gaat het niet alleen om het functioneren zelf, maar zeker ook om de dikte van de remblokjes en de afstand tussen de blokjes en de velg. Als de blokjes versleten raken, kan als noodoplossing altijd nog even de afstand tot de velg verkleind worden (fluitje van een cent), maar vergeet dan niet om direct na je volgende fietstocht nieuwe blokjes te kopen. Deze zijn heel makkelijk door een leek te bevestigen. Slijtage aan de remkabels is merkbaar als het heen en weer bewegen van de remgrepen stroever gaat lopen. Ook deze zijn, indien nodig, zelf te vervangen, maar dat is al wat lastiger dan de remblokjes.

Een fiets zonder bel is niet alleen wettelijk verboden, iedere wielrenner weet dat het gewoon een onmisbaar apparaatje is. Zeker op drukke zomerdagen zijn de fietspaden vaak vol en omdat je

normaal gesproken een stuk harder fietst dan iemand op een stadsfiets, zul je vaak mensen moeten inhalen. Een kort belletje werkt dan beter dan elke keer 'opzij' te moeten roepen – en het is nog een stuk vriendelijker ook.

De conditie van banden, frame en alle draaiende of geschroefde onderdelen kan vlak voor een rit wat vluchtiger bekeken worden. In de meeste gevallen weet je zelf ook wel hoe het er voor staat. Afhankelijk van het aantal kilometers dat je wegtrapt, kan een grondigere controle een of twee keer per jaar plaats vinden. Voor een grote winterbeurt – verplicht nummer, ieder jaar weer – is het verstandig om de fiets naar de specialist te brengen. Die berekent vaak speciale, lagere wintertarieven als dat gebeurt op een moment dat hij het minder druk heeft.

Geen excuus!



Ik voel een lichte verkoudheid en wil me niet forceren: gedachten die voor een professional met een tientallen leden omvattend medisch team mogelijk aan de orde zijn, maar voor de rest voor niemand kunnen gelden. Een mens forceert zichzelf niet zo gauw. Met hoge koorts is het onverstandig zware inspanningen te verrichten, maar een verkoudheid fiets je er juist heerlijk uit buiten. Bovendien is het normaal dat je je de ene dag beter voelt dan de andere, en dat je de ene dag dus wat makkelijker doortrapt dan de andere. Dat heeft weinig met verkoudheid of griep of andere ziekteverschijnselen te maken. Het is gewoon menselijk. En nooit een excuus.

Een gezonder en dus veiliger lichaam

In tegenstelling tot je materiaal, is het niet mogelijk je lichaam vlak voor een fietstocht nog even goed te checken. Dat had je eerder moeten doen. Of nee, daar moet je eigenlijk continu voor zorgen. Het fietsen zelf is daarvoor al de belangrijkste mogelijkheid, dus dat scheelt. Maar daarnaast is het van belang om ook door een gezonde levensstijl je algemene conditie goed op peil te houden. Dat betekent echt niet dat je nooit een keer een extra glas bier mag drinken, of dat vet eten altijd uit den boze is. Maar extreme vormen van dat soort voedingspatronen kunnen wel degelijk invloed hebben op je fietsleven. Wie een wankel lichaam combineert met een extreme inspanning, vraagt simpelweg om problemen. Vandaar ook dat het nooit goed is om ongetraind of direct na een nacht zwaar feesten een grote fietstocht te gaan maken.

Wat is vooral van belang voor een gezond lichaam?

- Gezond eten en drinken
- Beweeg, ook buiten je vaste fietstochten
- Een geregelde checkup

Volgens het ministerie van Volksgezondheid zou iedere Nederlander minstens een half uur per dag 'middelzwaar lichamelijk actief' moeten zijn. 'Overgewicht, hart- en vaatziekten en diabetes (suikerziekte) zijn grootschalige ziektes geworden die een directe relatie hebben met te weinig bewegen,' zo schrijft het ministerie. Jaarlijks overlijden in Nederland zo'n achtduizend mensen aan de gevolgen van te weinig bewegen.

Het makkelijkst is om dat half uurtje verplicht bewegen te verpakken als woon-werkverkeer. Dat betekent dat iemand die zo'n

vier kilometer van zijn werk woont elke dag fietsend zijn taks wel zou kunnen halen, zonder heel erg bezweet op het werk aan te komen. Voor wie iets verder van het werk woont en de beschikking heeft over een werkdouche, is het natuurlijk aan te raden om dat half uur iets op te rekken. Als die douche er niet is, kan het trouwens geen kwaad je werkgever te wijzen op het positieve effect van met de fiets naar het werk te gaan. Wie voldoende beweegt, is namelijk veel minder vaak ziek. Economen van TNO hebben recent berekend dat de Nederlandse werkgevers bij elkaar 27 miljoen euro zouden kunnen besparen als het fietsend personeel met één procent zou toenemen. Alleen al door de afname van het aantal ziekmeldingen.

Fietscalculator



De provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hebben een fietscalculator ontwikkeld. Je kunt er eenvoudig mee uitrekenen, hoeveel profijt fietsen (bijvoorbeeld naar het werk) oplevert voor je portemonnee, voor je gezondheid en voor het milieu. Zie www.sre.nl/web/show/id=175934.

Voor sommige klachten is de fiets bij uitstek het middel om sneller te herstellen. (Rustig) fietsen heeft als voordeel dat het het lichaam in beweging houdt, zonder al te zware druk op spieren, botten en gewrichten. Iemand met problemen aan bijvoorbeeld knie of enkels, doet er verstandig aan het hardlopen even te laten. Ook zijn teamsporten als basketbal, voetbal of hockey dan

lastig. Zwemmen is een goed alternatief, maar ook fietsen werkt in zo'n geval prima. Rugklachten vormen een verhaal apart, zeker omdat er vele verschillende vormen van zijn. In vrijwel alle gevallen is beweging doorslaggevend voor wie van zijn rugklachten af wil komen. En uit eigen ervaring kan ik zeggen dat fietsen niet alleen helpt bij het voorkomen van problemen, maar deze tevens helpt op te lossen. Geregeld heb ik zo veel last gehad van mijn rug, dat ik nauwelijks kon lopen en zelfs liggen in een bed een crime was. Juist dan bood de fiets uitkomst: voorzichtig bewegen zonder enige druk is blijkbaar een sleutel voor herstel. Enige echte probleem in dat geval is op- en afstappen.

Wie een gezond leven leidt, voldoende beweegt en zich over het algemeen goed voelt, heeft weinig reden zich zorgen te maken. Toch is het, om helemaal zeker te zijn van je gesteldheid, zinvol een keer een sportmedische keuring te ondergaan. Die zijn er in diverse soorten, maar moeten altijd via een officieel keuringsbureau plaatsvinden. De huisarts kan je doorverwijzen, maar via de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU), de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) of rechtstreeks bij zo'n bureau kan natuurlijk ook.

Op het web



De websites van de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie en de Nederlandse Toer Fiets Unie vind je op respectievelijk www.knwu.nl en www.ntfu.nl.

Door het hele land zijn tientallen Sport Medische Adviescentra (SMA's) die dergelijke testen uitvoeren. Een eenvoudige keuring kijkt naar lengte, gewicht, vetpercentage, ogen en urine. Daarnaast is er een algemeen intern en orthopedisch onderzoek en kan er bij eventuele klachten een wat specifiekere orthopedisch onderzoek plaatsvinden. Zo'n onderzoek kost 100 tot 200 euro. Wie intensief wil sporten, doet er goed aan zich iets uitgebreider te laten testen. Voor 50 euro meer, kan er ook een uitgebreider bloedonderzoek en longentest plaatsvinden en wordt er een electrocardiogram (ECG) gemaakt. Bij een groot sportmedisch onderzoek (meer dan 200 euro) gaan de testen vanzelfsprekend nog wat dieper en is er bijvoorbeeld ook tijd voor inspanningsonderzoek met een ECG-controle. De verplichte sportkeuring voor een lidmaatschap bij een wielervereniging en aansluiting bij de KNWU kost minimaal 100 euro.

Veel zorgverzekeraars vergoeden sportmedische keuringen gedeeltelijk en soms zelfs geheel via het aanvullende pakket. Hoeveel je terugkrijgt is afhankelijk van de verzekeraar en van jouw zorgpakket.

Veiliger gedrag

Zelfs als fiets en lichaam in topconditie zijn, is er nog wat aan je veiligheid te verbeteren. Kies bijvoorbeeld zo veel mogelijk routes met apart gelegen fietspaden, ga op zoek naar autoluwe wegen en ga vooral niet tijdens het spitsuur de weg op. En misschien nog belangrijker: gedraag je voorspelbaar. Dat is zowel voor de niet-fietsende weggebruikers van belang, als voor de mensen met wie je je tochten rijdt. Hoe minder plotseling

gedrag, des te makkelijker kan het overige verkeer anticiperen op je bewegingen.

Daarbij is het geen schande, laat staan uncool, om bijvoorbeeld je hand uit te steken als je van richting verandert. De straat wordt bevolkt door automobilisten, motoren, brommers, fietsers en voetgangers. Op een of andere manier moeten die er dus samen uit zien te komen. Verkeersregels helpen daarbij, maar omgangsvormen minstens zozeer.

Groepen fietsers voelen zich al snel de baas van de straat, waarna de basisregels van het verkeer er wel eens bij inschieten. Voor veel automobilisten is dat aanleiding om een fietser, terecht of niet, tot wegpiraat te bestempelen en ze bewust extra dwars te zitten. De symbiose tussen auto en fiets is niet altijd geslaagd; jaarlijks vinden er nog altijd honderden incidenten plaats waarbij een auto en een fiets betrokken zijn. Natuurlijk zijn automobilisten hiervan minstens zo vaak de oorzaak als fietsers. Maar in alle gevallen zijn de fietsers het meest kwetsbaar en is het dus vooral in hun belang om dit soort rivaliteit op de weg niet op de spits te drijven. Bind daarom in voor het te laat is. In je eigen belang.

Dat dit alles extra weegt bij bijzondere weersomstandigheden, spreekt natuurlijk voor zich. De regen kan de wegen snel glad maken, een laagstaande zon verblindt een autorijder. Sneeuw en ijzel zijn een verhaal apart – zij vormen twee van de heel weinige redenen om gewoon binnen te blijven.

Wielersclubs

Zondagmorgen: alle fietsers verzamelen

Zondagmorgen, waar dan ook in Nederland: treintjes van fietsers zoeven over de wegen. In prachtige waaiers of als los zand achter elkaar aan racend. Een flink deel van die fietsgroepen valt op door de eenheid in kleding: allemaal dezelfde shirts, meestal met de naam van een lokale sponsor erop. Dikke kans dat het daar om een heuse fietsclub gaat.

Neem De Jokers, een vereniging uit de Maastrichtse wijk Heer. Actief sinds begin jaren zeventig en in de wijde omtrek bekend vanwege de hechte band tussen de (ongeveer vijftig) actieve leden. Met een eigen clublokaal annex kroeg (genaamd 'De Jokers') en een website die zowel informatie- als een forum-functie heeft. Het indrukwekkende rittenschema op de site geeft daarbij een goed beeld van de activiteiten, waar de leden aan kunnen deelnemen. En dat in wisselende samenstellingen ook doen.

Op het web



De Jokers zijn ook online actief op www.wjokers.nl.

De Jokers zijn een typische toerfietsvereniging, niet in eerste instantie gericht op het rijden van wedstrijden, maar wel op cyclosportieve toertochten en trainingsritten waar inspanning en gezelligheid hand in hand gaan.

De Jokers ontstonden nadat een groepje vrienden in 1972 uit verveling besloot om eens een fietstocht van zo'n 200 kilometer te maken in de nabijgelegen Ardennen. Vrijwel ongetraind en op fietsen die deze naam nauwelijks verdienden vertrokken ze. Om dik twaalf uur later meer dood dan levend terug te komen in Heer. De algemene conclusie was dat dit eens maar nooit meer was. Om nog datzelfde jaar te besluiten tot de oprichting van 'De Jokers'. Zoals het bij meer mensen die beginnen met fietsen is gegaan: vol goede moed stap je op de fiets, daartoe aange trokken door de enthousiaste verhalen van vrienden of de heroïek rond deze sport zoals die op tv zichtbaar is. De eerste ritten vallen altijd zwaar tegen, maar er ontstaat tegelijkertijd een mengeling van trots op de geleverde prestatie en een wens om deze te verbeteren. Zeker als er in je omgeving dan wat gelijkgestemden zijn, betekent dat gegarandeerd dat de fiets niet meer uit het zicht verdwijnt.

Geen excuus!



De zon schijnt: pak je fiets, neem extra bidons met water mee, stap op en vertrek.

Vanzelfsprekend leidt dat niet in alle gevallen tot de oprichting van een club – en dat hoeft ook niet. Maar clubs zoals De Jokers kunnen wel helpen om jezelf op die momenten dat je even geen zin hebt en naar excuses op zoek bent, over een drempel helpen.

Het ledenbestand van De Jokers varieert in leeftijd tussen de 30 en 80 jaar. Op de vaste zondagmorgentochten, die beginnen en eindigen bij het eigen clublokaal, zijn er meestal twee groepen: de A-rijders en de B-rijders. De afstand die afgelegd wordt verschilt niet, maar wel het tempo waarin dat gebeurt. Waar de snelle groep gemiddeld tussen de 24 en 28 kilometer per uur rijdt, is dat voor de langzamere groep tussen de 20 en 26. Dat zijn snelheden waarbij er ook nog af en toe met elkaar gesproken kan worden.

Hoewel de club redelijk los georganiseerd is, is er een officieel bestuur, met onder meer een voorzitter, een penningmeester en een secretaris. Zij zorgen dat de vereniging kan draaien en houden in de gaten dat de leden gebruik kunnen maken van de aanwezige voorzieningen en tegelijk dat ze aan hun verplichtingen voldoen. Een van de bestuurstaken is ook het zoeken naar sponsors, want met alleen de contributies redt De Jokers het niet. De belangrijkste sponsor komt met zijn logo op het verenigingsshirt, de minder belangrijke eveneens, maar dan met een stuk kleinere letters.

Iedereen kan lid worden van De Jokers. Voor fietsers onder de 65 jaar kost dat zo'n 65 euro. Daarmee ben je tegelijk ook lid van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), hetgeen betekent dat je meteen ook een aansprakelijkheids- en ongevallenverzekering hebt. Bovendien krijgen NTFU-leden korting op deelname aan toertochten en zes keer per jaar het verenigingsblad 'Fietssport Magazine'.

Het verschil tussen NTFU- en KNWU-fietsclubs

Voorbeelden als De Jokers uit Maastricht zijn er te over in Nederland. De NTFU telt honderden verenigingen, in elke gemeente is er wel een. Toch is de ene fietsclub de andere niet. Er is een groot verschil tussen enerzijds de clubs die zijn aangesloten bij de NTFU en anderzijds de verenigingen die vallen onder de Koninklijke Nederlandse Wielren Unie (KNWU). Ook bij de KNWU gaat het om vele honderden verenigingen, maar deze zijn doorgaans veel prestatiever ingesteld. Er zijn speciale clubtrainers, interne en externe competities en het gaat er allemaal een stuk officiëler aan toe.

Een goed voorbeeld van zo'n vereniging is de Wielervereniging WoonExpo Kapenga uit Drachten. Vroeger was het gewoon de Wielervereniging Drachten (opgericht in 1956), maar de naam van de sponsor is zelfs de officiële naam van de club geworden, wat je vaker ziet bij dit soort clubs. Wie lid wil worden van deze vereniging, is verplicht zich bij de KNWU aan te sluiten, hetgeen ook betekent dat medische keuringen onderdeel van de procedure vormen. Zo'n keuring is overigens ook voor NTFU-leden aan te raden, hoewel niet verplicht, en zelfs voor alle andere fanatieke wielrenners, of ze nu bij een vereniging zitten of niet.

Op het web



De site van Wielervereniging WoonExpo Kapenga Drachten vind je op www.wvdrachten.nl.

Geen excuus!



Fietsen is pijnlijk voor mijn schaamlippen: Iedere vrouw is anders gebouwd. Wat voor de één een belemmering vormt, is voor de ander niet eens een reden voor twijfel. Ieder zal dit dus voor zichzelf moeten bepalen. Een speciaal dameszadel met een zogenaamde 'anatomische uitsnede' kan helpen, maar soms blijft het gewoon even doorbijten.

Elders in dit boek



Meer informatie over sportmedische keuringen vind je in hoofdstuk 7.

Wielervereniging Drachten heeft verschillende officiële trainers in dienst, die net zoals dat in het professionele voetbal gebeurt, na scouting en uitgebreide onderhandelingen, een contract tekenen. Daarnaast heeft de club vaste mecaniciens en verzorgers, die zowel bij trainingen als bij wedstrijden worden ingezet. Alles bij elkaar een begeleiding die al begint te lijken op hetgeen echte profteams inbrengen.

Drachten heeft – in tegenstelling tot De Jokers – diverse soorten leden. De categorie is afhankelijk van leeftijd, geslacht en – vooral – prestaties. Voor alle groepen zijn er specifieke trainingen, onder meer een aantal keer per week op de eigen wielersbaan. Afwisselend wordt er dan getraind op conditie of vaardigheid.

Onder conditie valt bijvoorbeeld snelheid, kracht en uithoudingsvermogen. Er wordt dan vaak in intervalvormen gewerkt. Bij vaardigheid moet je meer denken aan bochtenwerk, aanzetten/sprinten, demarreren of de specifieke vereisten van het rijden in een kopgroep of een peloton.

Elders in dit boek



Zie hoofdstuk 6 voor veel meer informatie over trainingsvormen.

In de jeugdcategory kan al direct geproefd worden van het grote werk. Er zijn eigen clubkampioenschappen, wedstrijden tussen clubs, klassiekers en criteriums, allemaal wedstrijdvormen volgens een bepaald stramien. Trainingen zijn er het hele jaar door, ook in de winter dus, zij het dat buiten het seizoen vaak minder intensief wordt gewerkt. Daarnaast bezoeken de jeugdleden gezamenlijk en onder begeleiding van de trainers andere wedstrijden om te leren hoe meer ervaren wielrenners omgaan met hun sport.

Op dezelfde manier zijn er programma's voor nieuwelingen, dames, neo-amateurs, amateurs A, B of C, masters, belofte- en eliterenners. Drachten heeft leden in elk van deze categorieën, alles bij elkaar ruim zeventig wielrenners. Een van hen is Pieter Weening, succesvol renner in de profploeg van Rabobank. Wie jong is en prestatief ingesteld, doet er goed aan zich bij een KNWU-vereniging aan te sluiten. Alleen op die manier kom je er achter of je talent groot genoeg is om de werkelijke top te bereiken. Bij de NTFU-clubs zijn er minder mogelijkheden om dat echt te testen. Hetgeen overigens zeker niet wil zeggen dat het er bij De Jokers nooit fel aan toe gaat (de eindsprint richting

clublokaal is fameus), noch dat er bij WoonExpo Kapenga nooit gelachen kan worden (ook deze vereniging kent talrijke sociale activiteiten). De nadruk ligt alleen anders.

Wat alle verenigingen echter kenmerkt, is dat je er als lid rechten en plichten hebt. Naast de gezelligheid en plezierige kanten van het lidmaatschap, zijn er binnen een vereniging ook altijd noodzakelijke klussen te doen, waar niemand echt op zit te wachten maar die toch nodig zijn om de vereniging draaiende te houden. Een bardienst, het organiseren van een wedstrijd, bestuurs- of commissiewerkzaamheden, het hoort er allemaal bij. Wie daar tegen op ziet, kan beter ver weg blijven van een fietsclub. En van elke andere vereniging trouwens.

Geen excuus!



Ik heb geen licht op mijn fiets (het wordt vroeg donker): wielrennen in het donker is niet handig. Je kunt het maar het beste vermijden, tenzij je goed voorbereid bent en je er echt niet omheen kunt, zoals bij langere trektochten. Maar het vallen van de nacht is doorgaans goed in te schatten, net zoals de tijd die je nodig hebt voor een kort rondje. Wie twijfelt, kan altijd een paar fietslampjes meenemen, maar gebruik ze vooral niet voor iets anders dan de kortste weg naar huis.

Kleding, zin en onzin

Keuzeproblemen

Er zijn zo van die momenten dat je het als fietser behoorlijk moeilijk hebt. In april, mei en met een beetje pech ook in oktober is het twijfelen geblazen: stap ik in korte broek op de fiets of trek ik toch maar een lange aan? Neem ik losse mouwtjes mee of zal ik maar meteen een trui aantrekken?

Keuzes, ze maken het leven van een fietser niet eenvoudig. En dan hebben we het nog niet eens over de ontelbare mogelijkheden als het gaat om de dessins op de kleding – is dit nog in de mode of inmiddels eindelijk achterhaald? –, de banden voor in of om het haar, zonnebrillen, handschoentjes, enzovoort. Leden van fietsclubs hebben het op dat gebied gemakkelijk. Zij krijgen vaak vanuit hun vereniging een compleet pakket aan kledij, waarin ze elke keer als ze in clubverband optreden, moeten rijden. Het vaste repertoire voor de Wielervereniging WoonExpo Kapenga uit Drachten bestaat uit:

- 2 koersbroeken
- 1 shirt lange mouw
- 2 lange broeken
- 1 thermojack
- 2 shirts korte mouw
- 1 bodywarmer

Andere verenigingen hebben een soortgelijk aanbod. Soms moet er voor betaald worden, soms zijn de sponsors zo genereus geweest dat zelfs dat niet nodig is.

Elders in dit boek



Zie voor meer informatie over wielclubs hoofdstuk 8.

Voor vrije fietsers is die luxe er echter niet. Zij zullen zelf hun kledingpakket moeten samenstellen. Waarbij het handig is de grens tussen zomer en winter – en daarmee tussen lange en korte broek, tussen lange en korte mouwen, tussen handschoenen met en zonder vingers – zo rond een temperatuur van 12 graden te plaatsen. Zo, nu hoef je in april, mei en oktober alleen nog maar te twijfelen over de betrouwbaarheid van je thermometer.

Basispakket fietskleding

Het basispakket voor iedere wielrenner bestaat uit schoenen, sokken, een fietsbroek, een hemd, een shirt en een helm. Daarmee moet je tussen april en oktober een heel eind kunnen komen. En hoewel het onverstandig is direct na de aanschaf van je nieuwe fiets alle aandacht te richten op de meest perfecte outfit die daar bij hoort (je hebt tenslotte zojuist al een behoorlijk bedrag uitgegeven), heeft prettige kleding wel zo zijn voordelen. Inderdaad, met een voetbalbroekje, een oud T-shirt en een paar tennisschoenen kun je ook fietsen, maar wie het een keer met wat betere spullen heeft geprobeerd, zal dat hoogstwaarschijnlijk wel blijven doen. Blijf echter oppassen voor verkopers die je proberen wijs te maken dat een fietsshirt minstens honderd euro moet kosten, of dat je je veel lekkerder voelt in een koersbroek met het opschrift van een beroemde profploeg. Allemaal onzin: er is – ook in de fietswereld – een enorm ver-

schil tussen functionaliteit en pronkgedrag. Laten we daarom eens door het basispakket lopen.

Geen excuus!



Ik moet nog werken: Dat is geen excuus, dat is een reden. Wie veel fietst, is scherper van geest en werkt ook veel beter.

Schoenen

Een standaard fietsschoen heeft een harde zool, een bovenkant met een goede pasvorm en een plaatje aan de onderkant waarmee deze vastgeklikt kan worden aan de trapper. Schoenen met veters zie je niet meer in wielerland. Klittenband is de standaard, in de duurdere varianten aangevuld met kliksluitingen zoals we die ook van bijvoorbeeld skischoenen kennen. Kleuren en merken zijn er te over en als we de leveranciers mogen geloven, zijn er ook tientallen verschillende modellen voor evenzoveel verschillende toepassingen. Dat is onzin: het gaat altijd slechts om een combinatie van draagcomfort, veiligheid en bewegingsvrijheid. Met eventueel nog de vraag of je met de fietsschoen al dan niet nog een paar meter wilt kunnen wandelen.

De variabelen zitten in het kliksysteem, de hardheid van de zool en de zachtheid van de bovenschon. De meest gangbare kliksystemen zijn van Shimano, Look en Time. De plaatjes onder de schoen corresponderen met het mechanisme op de trapper; de

merken zijn niet onderling uitwisselbaar. De kwaliteit is in alle gevallen goed. De schoen zit er prima mee op de trapper vast, maar kan ook snel worden losgeklikt als dat nodig is. Verstandig is om – zeker als beginnend fietser – een systeem te kiezen waarbij je voet op de trapper nog enige bewegingsvrijheid heeft. Op die manier kun je altijd de juiste positie innemen en voorkom je gewrichtsklachten, vooral aan de knie.

De hardheid van de zool is vooral voor wedstrijdrenners van belang. Hoe harder deze namelijk is, des te beter de overbrenging van de kracht plaatsvindt. Profrenners zie je daarom vaak met carbonzolen rijden. Een hardere zool is vaak ook duurder. De bovenkant heeft meer te maken met eigen comfort (probeer gewoon wat het lekkerste zit), hoewel ook daarvoor geldt dat wedstrijd schoenen meestal strak zitten.

Wie af en toe een stukje wil lopen met zijn fietsschoenen, heeft met al deze systemen en merken een probleem. Het plaatje onder de schoen steekt ver uit en maakt normaal lopen onmogelijk. In dat geval kun je beter een mountainbikeschoen kopen, waarbij het plaatje is weggewerkt in de (veel dikkere) zool. Ook deze schoen is stijf en niet bedoeld om echte wandelingen mee te maken, maar in een noodgeval kan het in elk geval.

Eén tip voor iedereen die nog geen fietsschoenen heeft: loop een paar sportzaken af en je zult zien dat er altijd wel wat zaken zijn met behoorlijk wat schoenen in de aanbieding. Blijkbaar gaat de ontwikkeling van nieuwe modellen sneller dan de vraag, hetgeen nogal eens mooie buitenkantsjes oplevert.

Geen excuus!



Het is veel te warm: pak je fiets, neem extra bidons met water mee, stap op en vertrek. En stap onderweg af en toe af om de bidons nog eens te vullen.

Sokken

Het lijkt simpel: je pakt een paar sokken uit je la en klaar ben je. Toch verdient het ook bij je sokken aanbeveling daar even iets langer bij stil te staan. Eerlijk is eerlijk, het gaat hier om een detail (onvergelijkbaar met het verschil tussen een tennisschoen en een echte fietsschoen), maar wel een detail dat comfort oplevert. Fietssokken onderscheiden zich van gewone sokken door de mate waarin ze zweet kunnen doorlaten. Ze zijn meestal dunner en naadloos. Geen absolute must, maar wie vaak fietst kan er plezier aan hebben.

Trouwens, trek je ook niet te veel aan van de opmerkingen van andere beginnende fietsers die je bezweren dat een fietssok wit moet zijn. Sinds de schoentjes niet meer alleen in het zwart worden verkocht, is ook de 'verplichting' om witte sokken te dragen, weg.

Fietsbroek

Het onderscheid tussen een gewone korte broek en een fietsbroek zit 'm in drie zaken: een strakke anatomische pasvorm, een lengte die voorkomt dat je huid langs het zadel schuurt en een zeem die je billen beschermt. En inderdaad, een fietsbroek is

gemaakt om te dragen zonder onderbroek. Ook hier geldt natuurlijk dat de gebruiker helemaal zelf kan bepalen of hij dat prettig vindt, maar vrijwel alle onderbroeken hebben het bezwaar dat ze extra naden, vouwen en randen geven, die het comfort verminderen en soms zelfs zorgen voor huidirritatie. Gevolg van het onderbroekloos fietsen is natuurlijk wel dat de koersbroek na elke rit gewassen mag worden. Nee, moet worden.

De kwaliteit van de zeem is bepalend voor de prijs van de fietsbroek. Een normale broek koop je voor zo'n 25 euro, maar grote zaken als Decathlon hebben al instapmodellen voor een paar euro. Duurder worden ze als de broek voorzien is van een bovenstuk, een soort van bretels die ervoor zorgen dat de broek nooit afzakt. Dit is zeer de moeite waard. Fietsen met een blote onderrug is niet lekker.

Vrouwenmodellen hebben meestal kortere pijpen en een aangepaste zeem.

Hemd

Het is onverstandig om onder je fietsshirt een katoenen hemd of T-shirt te dragen. Katoen neemt vocht extreem goed op, hetgeen betekent dat het ook in je shirt blijft hangen. Vooral bij meer wind of in een afdaling kan dat dan behoorlijk koud en onaangenaam aanvoelen. Om die reden zijn er speciale hemden (zweetshirts) die strak om je huid zitten en vocht juist snel kunnen afvoeren. Het verschil met een katoenen shirtje is overduidelijk.

De materialen waarvan ze gemaakt zijn, zijn divers en de gevolgen voor het fietscomfort ook. Ook zijn er diverse extra's toegevoegd aan de duurdere varianten. Een daarvan is een windstoppende voorkant, die zeker in de bergen toegevoegde

waarde heeft. Zorg er in alle gevallen voor dat je hemd goed aansluit maar nooit zo strak zit dat de stof erg oprekt. Dat levert namelijk direct verlies op van vochtafvoerende capaciteiten.

Geen excuus!



Het is te koud: pak je fiets, een extra trui, een lange broek, handschoenen en overschoenen, stap op en vertrek. Thuis wacht een warme douche.

Shirt

Het meest opvallende in de verschijning van een fietser is zijn koersshirt. Wie op zondagmorgen een pelotonnetje gadeslaat, krijgt nauwelijks kans de felle kleuren, opzichtige designs en schreeuwende letters van elkaar te onderscheiden. Geen motief is te gek om er iemand in te laten rondrijden blijkbaar. Waar voorheen soberheid (of toch hoogstens een kopie van Eddy Merckx' Molteni of Hennie Kuipers Peugeot) troef was, lijkt momenteel de hele mode-industrie zich op de fietswereld te hebben gestort.

Nogmaals: welke wereldberoemde designer zich ook aan jouw trui heeft vergrepen, je fietst er geen seconde sneller mee. Kijk bij het uitzoeken van een shirt dan ook veel meer op het label dat zich aan de binnenkant bevindt, dan op de motiefjes aan de buitenkant.

En zorg voor een juiste pasvorm: het fietsshirt moet goed aansluiten op het hemd dat je eronder draagt, wederom vanwege

de vochtafvoer die ook voor dat zweethemd al zo belangrijk was. Een blik op het label is daarvoor niet genoeg. Wie wel eens eerder een fietsshirt heeft gekocht, weet dat de maataanduiding nogal eens een verrassing kan opleveren. Misschien is het omdat veel wielerkledij uit Italië komt, maar hoe dan ook valt de kleding vaak veel kleiner uit dan je denkt. Wie normaal een L kiest, heeft voor zijn fietsshirts waarschijnlijk een XL nodig. Beter advies is echter om de wielerkleding altijd vooraf te passen.

Hoewel er diverse materialen worden gebruikt, is kunststof de standaard geworden. Katoen heeft de hierboven beschreven nadelen dat het vocht vasthoudt, wol – vijftig jaar geleden nog de standaard – is om soortgelijke redenen eveneens uit beeld verdwenen. Wel bijzonder is dat de dessins van de wollen truien van vroeger tegenwoordig weer volop te verkrijgen zijn met het comfort van moderne materialen: een soort retro-plus.

De meeste shirts hebben een kort ritsje in de hals. Maar omdat veel profploegen shirts gebruiken met een tot onderaan doorlopende rits, zie je die ook steeds meer in de winkels hangen. Het voordeel daarvan is dat bij heel warm weer de deur wat verder opengezet kan worden. Afhankelijk van de eigen voorkeur kun je kiezen tussen shirts met twee of drie zakken achterop, al dan niet met een ritsje. Trap in geen geval in een aanbieding voor een shirt zonder zakken: je hebt ze altijd nodig voor een reservebandje, een paar mueslirepen en je mobiele telefoon.

Persoonlijk advies: drie open zakken zijn geen overbodige luxe. Ritsjes op zakken zijn tijdens het fietsen alleen maar lastig.

Helm

De helm vormt een vast onderdeel van je fietskleding. Ga nooit op pad zonder helm. Hoewel zelfs de allerbeste helm geen garantie biedt op een veilige afloop van een val op je hoofd, is een val zonder helm altijd dramatisch. Zoals bij alle hier besproken kledingonderdelen, zijn er ook bij de helmen enorme prijsverschillen. Die zijn er niet voor niets, maar staar je er niet op blind. De hoogte van de prijs wordt meer bepaald door zaken als ventilatie en gewicht, dan door veiligheid. Let liever op pasvorm (een te kleine helm zit niet lekker, een te grote geeft geen bescherming) en meer specifiek de mate waarin de helm aan te passen is aan de rondingen van je hoofd. En zorg er, nadat je een helm hebt gekocht, ook altijd voor dat deze goed op je hoofd staat. Veel renners hebben de helm te ver op hun achterhoofd staan of simpelweg te los zitten.

Al naar gelang de persoonlijke wensen, kan onder de helm nog een zweetband of bandana gedragen worden.

Afscheid van de korte broek



Vuistregel: lange broek en lange mouwen komen pas in beeld als de temperatuur onder de 12 graden zakt.

Winterse aanvulling op de basiskleding

Deze basiskleding krijgt in herfst, winter en vroege lente aanvulling. Arm- en beenstukken kunnen zorgen voor wat extra

warmte in de overgangstijd. Begin te fietsen met de armstukken aan en schuif ze naar beneden (of doe ze uit) als het wat warmer wordt. Als het nog wat kouder wordt, stap je over op een broek met lange pijpen en wat dikkere shirts met langere mouwen. De lange broeken zijn er ook nog in verschillende diktes, zodat er geen enkel excuus is om niet ook in januari gewoon op de fiets te stappen. Zo'n lange broek heeft trouwens geen zeem, zodat je deze gewoon over je koersbroek kunt dragen.

Voor de shirts en hemden geldt hetzelfde. Met verschillende extra lagen, inclusief bedekking van de lichaamsdelen die in de zomer nog bloot kunnen zijn, kom je een heel eind. Winterhemden kenmerken zich door lange mouwen, een kol en betere windstopper-eigenschappen. Als kou samenvalt met neerslag kan een regenjack helpen. Je hebt ze in varianten die zowel warmte als droogte garanderen. Besef wel dat vocht tijdens het fietsen niet alleen van buiten komt en dat geen enkel jack je ooit oksel-fris kan houden.

Geen excuus!



Het sneeuwt: bij verse sneeuw is er geen probleem. Is de sneeuw aangekoekt en verijst, dan zit er niks anders op dan een trainingstochtje binnen te organiseren. Fiets op de rollers, eventueel mooi videootje of computerprogrammaatje erbij en aan de slag.

Winterhandschoentjes dienen vingers te hebben, en al naar gelang de dalende temperatuur ook dikkere of sterkere kouterende lagen. Vergeet vooral ook de schoenen niet. Koude voeten zorgen niet alleen tijdens het fietsen voor pijn of zelfs gevoelloosheid, ook na thuiskomst heb je er nog lang last van. Probeer maar eens met tintelende voeten in een heet bad te stappen: bepaald geen pretje. Alle reden dus om goede overschoenen aan te schaffen, die niet alleen de regen tegenhouden, maar ook de kou. Dikkere sokken kunnen in dat geval ook helpen. Er zijn er zelfs die compleet waterwerend zijn. Fabrikanten laten dat zien door modellen met hun sokken in een bak water te laten lopen, waarna ze er vervolgens met droge voeten uit komen.

Bij kouder weer kan ook het hoofd wel wat extra's gebruiken. Bijvoorbeeld: een dikkere band over de oren in de herfst en complete mutsen in de winter.

Leveranciers



Er zijn ontelbare leveranciers van fietskleding. Een goed overzicht van wat er zoal te krijgen is, vind je bij een van Nederlands bekendste fietskledingproducenten: AGU.
www.agu.com.

Extra's

Naast de verplichte kledingstukken, zijn er ook behoorlijk wat extra's op de markt. Ga daar spaarzaam mee om, in de meeste gevallen zijn ze voor het directe fietscomfort niet echt nodig. We hebben het dan over zaken als driekwartbroeken, handschoentjes, zonnebrillen, windstoppende jacks zonder mouwen, extra regenjackjes, regenbroeken, bandana's (Pantani werd er beroemd mee) en shirts met extra ritsen en klittenband onder de oksels. Ze horen allemaal niet tot de basisvereisten, al kunnen ze in sommige gevallen het fietsgemak wel bevorderen. Een zonnebril helpt bijvoorbeeld niet alleen tegen de zon, maar kan tevens voorkomen dat je na een afdaling allemaal vliegjes in je ogen hebt.

Allemaal zaken dus waar na een paar maanden aangenaam wielrennen eens goed naar gekeken kan worden. De in alle soorten verkrijgbare tasjes aan stuur, zadel en frame, scharen we daar ook maar even bij.

Kleding voor na de inspanning

Tot slot is er nog een heel arsenaal aan kleding die bestemd is voor na de inspanning. De boodschap daarvoor is helder: er is geen enkele logische reden om hier wat anders voor te kopen dan de meeste mensen toch al in hun kledingkast hebben liggen: trainingsbroek, sweatshirt, jas. Natuurlijk, de fabrikanten van wielkleding doen er alles aan je te laten geloven dat ook daarvoor speciaal materiaal moet worden gebruikt, maar ieder mens kan zien dat dat echt niet nodig is.

Fietsen als Michelinmanneltje

De eerste keer dat ik Tilff – Bastogne – Tilff reed, was ik wekenlang op van de zenuwen. Geen idee wat ik kon verwachten en de vrienden die me hadden overtuigd om mee te doen, zezen me slechts op de barre omstandigheden. 250 kilometer, geen meter vlak, grote kans op sneeuw of hagel, de Redoute. En hongerklop.

Dus was ik de weken voorafgaand aan die eerste pinksterdag in 1983 vooral bezig met het treffen van voorbereidingen en het bedenken van excuses. Beide taken bleken trouwens bodemloze putten, dus ik kwam mijn dagen wel door. Ik sprak ervaringsdeskundigen, kocht lange broeken, jasjes, handschoenen, extra zadel- en stuurtassen en heel veel voeding. Verantwoorde voeding. Want ja, je zat toch minstens 10 uur op de fiets en het laatste wat je zou willen was achteraf concluderen dat er net één mueslireepje te weinig in je rugzak zat.

Er zijn helaas geen foto's van, maar het moet een prachtig gezicht zijn geweest. Zowel de persoon als de fiets helemaal volgepropt met extra kleding en voeding. Type Michelinmanneltje. Bij de start zag ik al dat dat niet echt de bedoeling kon zijn. Maar ik durfde het niet aan ook maar iets van mijn voorraad in de auto achter te laten.

Als beginnend toerrijder heb je natuurlijk geen flauw benul van wat je onderweg allemaal nodig hebt. Niet in kleding en al helemaal niet in voeding. En om die reden neem je alles mee wat

ook maar enigszins belangrijk lijkt. Want hongerklop op de Redoute, ja, die moet voor alles voorkomen worden. In mijn geval betekende dat dat ik zo'n enorme hoeveelheid gesmeerd brood, repen in alle soorten en maten, poeders voor in de bidon, druivensuiker, worstjes, krentenbollen en mierenzoete energiedrankjes meenam, dat een gemiddeld weeshuis daar een weekend mee zou doorkomen. Je weet tenslotte maar nooit. Om, vanwege de vier of vijf uitgebreide bevoorradingsposten onderweg, zo'n 12 uur later met bijna dezelfde hoeveelheid weer aan te komen. Tja.

Inmiddels weet ik wel beter. Waardoor ik niet alleen veel minder eten en drinken meeneem, maar ook anders samengesteld. Want laat dat duidelijk zijn: hoe waardevol de tips van de kenners ook zijn en hoe goed je daar naar moet luisteren, je zult je eigen behoeften alleen maar kunnen vaststellen door het gewoon vaak te doen. En gaandeweg ook veel fouten te maken.

Geen excuus!



*Ik moet mij eerst eens op beter materiaal gaan oriënteren:
Niet doen. Eerst goed gaan fietsen, daarna pas naar
nieuw materiaal kijken. Nooit andersom.*

Snelle energie uit een flesje: niet voor iedereen

Mijn eigen grootste fout: extreme zoetigheid. Dit soort werk lijkt wel snelle energie op te kunnen leveren, maar je mond, keel en – vooral – maag komen onherroepelijk in opstand. Allerergerst op dit vlak zijn wat mij betreft de energiedrankjes: een enorme vloeibare brok suiker tot de tiende macht in een heel klein flesje. Toen ik aan de voet van de Côte de Rosier, een prachtige 5 kilometer lange klim in de Ardennen, voor het eerst zo'n flesje achterover sloeg, schrok ik me rot. Het was niet alleen uitermate smerig, ik werd er ook nog eens compleet misselijk van. Waarvoor ik de hele klim heb zitten boeren en borrelen en eigenlijk niets anders meer kon binnenkrijgen. En drie heuvels verder als nog door hongerklop werd overvallen.

Nogmaals: dit is persoonlijk, je zult het zelf allemaal moeten ontdekken. Veel van mijn fietsmaten zweren bij dit spul, maar ik heb het na die eerste toertocht in 1983 nooit meer aangeraakt. Hetzelfde geldt voor de isotonenpoeders die je in je bidon kunt doen. Er is op zo'n dag al zo ontzettend veel zoetigs dat voorbij komt, dat je af en toe ook zin hebt in puur water. Ik heb een tijdje nog met twee verschillende bidons gewerkt, maar tegenwoordig heb ik het allemaal afgezworen. Ik houd het bij peperkoek, stroopwafels, bananen, mueslirepen en heel veel puur water.

Toch is het slim om het niet alléén op gevoel te laten aankomen. Gewoon, omdat bepaalde voedingsstoffen goed werken tijdens een duurinspanning. En andere nou net weer niet.

Goed eten: niet alleen biefstukken en pasta

Om met een oude, nog niet versleten wielerwijsheid te beginnen: het is belangrijk om ook buiten de inspanning zelf goed op je voedingspatronen te letten. Biefstukken en heel veel pasta, dat was jarenlang het devies. Maar hoe weinig er ook mis mag zijn met de voedingswaarde van pasta en biefstukken, er is meer nodig dan dat. Voldoende groente en fruit bijvoorbeeld. Kijk er trouwens niet gek van op als je, op het moment dat je wat vaker gaat fietsen, ook op niet-fietsdagen meer en meer gaat eten. Als je dat maar verantwoord doet (volkorenbrood, pasta's, rijst en aardappels zijn een betere basis dan snoep en koekjes) en een beetje let op de balans, zijn ingewikkelde diëten overbodig. Voor onderweg zijn er andere wetten: dan komt het aan op het verkrijgen van snelle energie. Dan helpt een bruine boterham wat minder dan een plak peperkoek. En zul je meer hebben aan krenten dan aan een wienerschnitzel. Om nog maar te zwijgen over de wijze van eten: niet drie keer per dag een mooie maaltijd, maar de hele dag door kleine beetjes, voortdurend vooruitlopend op de eerste hongergevoelens. Waarbij nóg minder dan in het normale leven, de vochthuishouding niet vergeten mag worden.

Blijf eten en drinken



Beter heel vaak kleine beetjes eten dan minder vaak grotere hoeveelheden. En blijf drinken!

Welke hoeveelheden eten en drinken heb je nodig

Voor een tochtje van maximaal een uur volstaat een bidon met water. Tenminste, als je niet met een lege maag de fiets op stapt. Pas bij tochten van anderhalf, twee uur en langer verdient het aanbeveling om ook goed te kijken naar de meegenomen voeding. Koolhydraten is waar het allemaal om draait en als het even kan in de vorm van een makkelijk te eten en goed te verteren product. Bovendien is het prettig als je het ook lekker vindt. Keuze genoeg trouwens. Mueslirepen zijn het meest gangbaar. Ze zijn er in allerlei smaken en vormen, sommige ook met extra toegevoegde vitaminen. Maar andere koeken kunnen ook prima werken: stroopwafels en peperkoek, Luikse wafels of zelfs stukken vlaai – het ligt er maar aan wat je zelf wilt. Neem altijd twee bidonnen mee en schroom niet om ze, zeker met warm weer, onderweg ook nog een paar keer te vullen. Stelregel: elk uur een grote bidon (750 ml).

Preventieve aanval



Eet vóór je honger krijgt, drink voordat de dorst merkbaar wordt

Isotone dorstlessers (verkrijgbaar in poeders die in je bidon worden opgelost) kunnen helpen om de koolhydraten snel aan het werk te zetten in je lichaam. Ook hierin zijn weer diverse smaken en merken. Veel wielrenners zweren erbij, maar zoals

gezegd kan het juist ook verfrissend zijn om gewoon een paar slokken puur water binnen te krijgen.

Bij echt lange tochten is de inhoud van het menu niet veel anders, maar wel de omvang. Hoe langer de tocht, des te zinvoller het is om goed te kijken naar vloeibaar voedsel. Gewoon omdat het na vele uren op de fiets minder makkelijk wordt om stevig voedsel te kauwen en slikken. Blijf hoe dan ook constant eten en drinken en zorg voor een afwisseling in het menu waar jij je het prettigst bij voelt. Eén Luikse wafel is lekker, twee of drie kan ook nog wel, maar de hele dag door alleen maar van dat soort koeken eten zorgt gegarandeerd voor een zwaar geïrriteerd gehemelte, een pijnlijke slokdarm en een opspelende maag. Variatie moet.

Vochtverlies via zweet*	Gevolgen
1 procent	stofwisseling verstoord
2 procent	minder warmteregulatie
3 procent	veel minder duurvermogen
5 procent	grote vermindering van kracht
6 procent of meer	dehydratie, kramp, uitputting, coma

* Procenten van het lichaamsgewicht

Duursporters, let op je zout



Tijdens toertochten moet je genoeg drinken, maar je moet er ook voor zorgen dat je voldoende zout binnenkrijgt. Inderdaad: normaal gesproken krijg je meestal teveel zout binnen, maar tijdens duursporten loop je risico op een aandoening die hyponatriëmie heet. Dat zo veel betekent als: te weinig natrium in je lichaam. Natrium is een metaal dat onmisbaar is voor heel wat diersoorten, waaronder de mens. Het zit in natriumchloride oftewel: gewoon keukenzout. Omdat je natrium verliest als je zweet, zijn met name duursporters zoals toertochtrijders gevoelig voor hyponatriëmie. Door veel te drinken tijdens het sporten spoel je als het ware al het zout uit je lichaam. Hyponatriëmie kan leiden tot een coma en in extreme gevallen zelfs de dood. Gelukkig is veel ellende te voorkomen door tijdig voor extra zout te zorgen. Dat helpt niet alleen om hyponatriëmie te voorkomen, maar ook om beter vocht vast te houden. Er zijn sportdrinkjes op de markt die beweren dat ze zouttekorten snel kunnen aanvullen. Let goed op de verpakking want de hoeveelheid natrium kan enorm variëren. Een liter sportdrink mag best 2,5 gram zout (natriumchloride) oftewel 1 gram natrium bevatten, maar de meeste fabrikanten zitten hier (ver) onder. Bij extreme uitdroging kunnen orale rehydratiezouten een oplossing zijn. Die zijn bij iedere drogist verkrijgbaar onder de naam O.R.S. Nadeel: ronduit vies.

Geen excuus!



Als ik pech krijg weet ik niet wat ik moet doen: Pech is er in diverse soorten en maten. Het meeste is relatief eenvoudig op te lossen – in elk geval tijdelijk, zodat je weer thuis kunt komen. Voor de ernstigere pechgevallen is het, zeker als je alleen fietst, verstandig om altijd een mobiele telefoon bij je te hebben. Om het thuisfront of een taxi te bellen, de kortste weg naar een bus of station te vinden of vrienden te verzoeken je even te komen oppikken. Zeker omdat dit soort pech uitzonderlijk is, vinden die het doorgaans geen probleem om je een keer te helpen.

Wat je vooral niet moet doen

Kort gezegd: te vet, te zwaar, te eenzijdig. Verder alles wat je op een of andere manier tegenstaat en alles wat ter vervanging of als onverantwoorde versteviging van de eigen prestaties moet dienen. Onder die laatste categorie vallen echt niet alleen epo-achtige dopingproducten. Vanzelfsprekend zijn dat soort middeltjes om allerlei redenen totaal onwenselijk voor een fietstiefhebber, maar dat geldt ook voor de meeste megavitaminepreparaten. Vitamines zijn goed, maar inmiddels weten we ook dat er een dagelijks maximum aan zit. Boven die waarde is niet alleen het extra effect weg, het kan zelfs averechts gaan werken. Let met name op met vitamines die in vet oplossen: die verlaten niet

vanzelf uw lichaam als u er teveel van binnenkrijgt. Dit zijn de vitamines A, D, E en K. Het ezelsbruggetje is 'KADE'.

Alcohol is eveneens een boosdoener. Hoe mooi de anekdote rond de bier drinkende, Alpenetappe winnende Peter Winnen ook is, puur lichamelijk gesproken helpt zo'n pilsje niet. Alcohol vermindert de spierkracht en het uithoudingsvermogen, nog los van de logische constatering dat alcohol je motoriek geen goed doet. En eigenlijk willen we het natuurlijk niet weten, maar zelfs voor het herstel na afloop van een koers is een glas bier geen hulpmiddel. Sterker nog, alcohol vertraagt de herstelwerkzaamheden van het lichaam. Daar staat tegenover dat de psyche wel kan varen bij een beloning in de vorm van een glas bier. Zeker als trots op de zojuist geleverde prestatie een uitweg verdient – en nog meer als je vrienden dat ook vinden. Wat dat betreft is het aan de renner zelf om te bepalen wat de voorrang krijgt: lichaam of geest.

Wat helpt het lichaam dan wel na afloop van zo'n inspanning?

Eigenlijk alles met extra koolhydraten. Zo'n twee uur na een trainings- of prestatietocht neemt het lichaam meer energie op. Maak daar gebruik van door een goed bord pasta te eten (sommige toertochten bieden het zelfs aan bij de finish) of – als de smaak niet je eerste zorg is – hypertone drankjes te drinken. Ze zijn er in diverse soorten en maten en bevatten meer koolhydraten dan het lichaam van nature heeft.

Ervaring helpt. Mijn tweede Tilff – Bastogne – Tilff (net als de 23 die daarna nog kwamen) kende dan ook een veel rustigere voorbereiding. Met de helft van de extra kleding, een tiende van de extra voeding en zonder stuur- of zadeltassen, bleek die tocht eigenlijk een stuk beter te doen. Inclusief het zwaar verdiende biertje na afloop op de markt van Tilff. En vooral: zonder die vermaledijde suikerdrink. Ik word er 27 jaar na dato nog misselijk van.

Geen excuus!



Het stinkt altijd zo daar buiten: Wie het stadsleven gewend is, kan schrikken van de geuren van het platteland. De enige oplossing: probeer er van te genieten en ontwikkel je geurvermogen door vooral zo vaak mogelijk te gaan fietsen, zodat niet alleen de beerput je opvalt, maar ook die honderden verschillende soorten bloesems.

Wat neem ik mee onderweg?

Onmisbaar:

- Telefoon
- Minipomp
- Reserveband
- Bandenlichters (liefst van staal)
- Wat geld
- Bidon water
- Mueslirepen, brood
- Aan het weer aangepaste kledij

Bijna onmisbaar:

- Bandenplakspullen
- Tweede reserveband
- Minitooltje (gereedschapssetje)
- Kettingpons en kettingtussenstukje
- Fietscomputertje

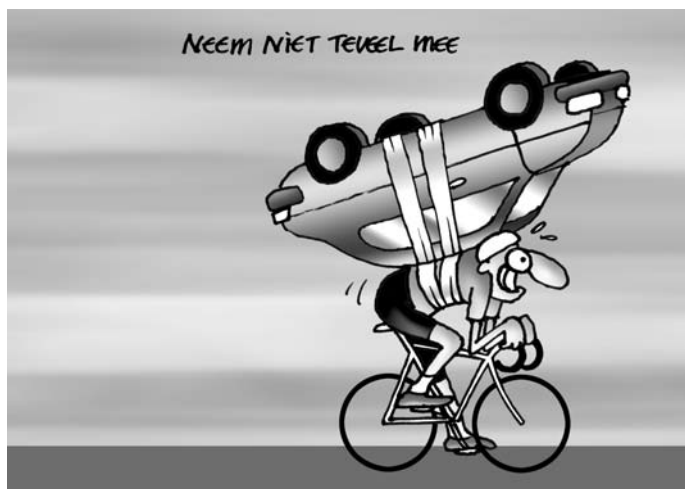
Mogelijk:

- Opvouwbare buitenband
- Zwaarder gereedschap
- Spakensleutel
- Landkaart
- GPS-functie op je telefoon

Verboden:

- Alles wat bedoeld is voor groter fietsonderhoud (dat had je thuis maar moeten doen), of voor de niet-acute lichaamsverzorging (idem)

Wat neem ik mee?



Geen excuus!



Ik heb geen reservebandjes meer: in dat geval check je nog even goed je plakspullen: voldoende lijm, plakkertjes, een stukje schuurpapier. Alles aanwezig, dan snel vertrekken en morgen direct nieuwe reservebandjes kopen.

Tochten en wedstrijden



Een roemloze wedstrijd

Omdat het Nederlands studentenkampioenschap door mijn achtertuin reed en ik formeel nog steeds student was, meldde ik mij midden jaren tachtig aan voor deze wedstrijd over de Sint Pietersberg in Maastricht. Het twaalf keer te rijden rondje van een kilometer of vijf, inclusief twee beklimmingen, had ik al honderden keer gereden, dus dat kon het probleem niet zijn. Hoewel ik geen enkele wedstrijdervaring had, laat staan enige indruk van de kracht van mijn tegenstanders, voelde ik me beresterk bij de inschrijving in café De Bookvink. Zelfs het feit dat vrijwel iedereen een clubshirt droeg, deed geen belletje rinkelen. Wat me wel opviel: de geur van spierverwarmende balsems, iedereen driftig in de weer met drank en voeding, de laatste detailcontroles aan de fietsen en natuurlijk de zorgvuldigheid waarmee iedereen zijn rugnummer netjes op het shirt spelde.

Bij de start bleek dat ik een zin in het reglement over het hoofd had gezien. Ik was de enige zonder helpje – in die tijd nog zo'n platte deksel bestaande uit een aantal van voor naar achter lopende repen leer. De starter wilde me niet laten gaan en terwijl iedereen stond te trappelen van ongeduld, liet hij mij eerst naar de jurywagen rijden om daar een helpje te gaan ophalen. Omdat die jurywagen boven op de berg stond en de start beneden was, kon ik alvast iedereen laten zien hoe soepel ik naar boven kon sprinten. Ik gaf alles wat ik in huis had om snel boven te komen, in de overtuiging dat dat alvast voor een hoop onrust

bij de achterblijvers zou zorgen. Het tegendeel was waar, hoorde ik achteraf. In plaats van bewondering, was er vooral gevloek. Nee, ik had me met deze actie niet geliefd gemaakt bij mijn concurrenten.

Terug naar beneden rijdend, besloot de starter mij ook fijntjes de gevolgen van mijn actie te laten proeven. Het startschot viel toen ik nog een meter of twintig van de groep verwijderd was. Iedereen sprintte weg – inderdaad, twee keer zo snel als ik zojuist was geweest – en voordat ik me goed en wel had omgedraaid waren de eersten al boven. Na drie of vier rondes werd ik voor het eerst gedubbeld en twee rondes voor het einde haalde de wedstrijdleider mij uit de koers. Veel roemlozer kon het niet.

Geen excuus!



Ik word moe van fietsen: Dat lijkt misschien zo, maar het is niet waar. Fietsen kost geen energie, fietsen geeft energie. Wie vaak fietst, wordt met de dag sterker. Niet alleen lichamelijk trouwens, ook de hersens hebben er voordeel bij. Hoe meer lichamelijke inspanning, des te scherper de geest.

Succesvolle wedstrijdrijders: een kleine club

Regelmatig flinke afstanden fietsen is wel een voorwaarde, maar geen garantie voor een goede wedstrijdrijder. Wedstrijden kennen heel eigen wetten en vergen een specifiek karakter van de deelnemers. Winnermentaliteit en killerinstinct zijn vereisten, net als explosiviteit in al je vezels. Een beetje koerservaring en gebrek aan manieren helpen ook trouwens: voor beleefdheid is geen plek in het peloton.

Wat vooral opvalt voor de beginnende wedstrijdrijder, is het ongehoord hoge tempo. Niet even, maar continu. Gemiddelden van rond de 40 kilometer per uur zijn geen uitzondering. Hetgeen extra problematisch is, gezien het bochtige parcours dat de meeste wedstrijden kenmerkt. Heel wat anders dus dan wat de gemiddelde fietser gewend is. Daar staat tegenover dat een wedstrijd vaak korter is dan de meeste toertochten. Afhankelijk van de categorie waarin gereden wordt, is de wedstrijdafstand ergens tussen de 35 en 100 kilometer.

De lol van een wedstrijd zit 'm vooral in de mogelijkheid jezelf eens goed te testen. Natuurlijk kunnen toerfietsers dat ook doen, maar de wedstrijdomstandigheden maken dat gevoel totaal anders. In tegenstelling tot de saamhorigheid die de meeste toertochten kenmerkt, is het enige doel bij een wedstrijd om als eerste – en het liefst ook alleen – bij de finish aan te komen. Wie ooit het genot proeft van een gewonnen wedstrijd (helaas, voor de meesten is het niet weggelegd), weet gegarandeerd van geen ophouden.

Op het web



Alle informatie over verenigingen en wedstrijden: www.knwu.nl.

Om wedstrijden te kunnen rijden, moet je lid zijn van een van de ruim 200 bij de Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) aangesloten verenigingen. Bovendien geldt voor de meeste categorieën dat er eerst een medische keuring moet hebben plaatsgevonden.

Elders in dit boek



Medische keuringen? Zie ook hoofdstuk 7. Verenigingsleven? Zie hoofdstuk 8.

Vervolgens is het een kwestie van een formuliertje invullen en starten maar. Via de club en de site van de KNWU is alle informatie te vinden over de wedstrijden, zodat er tussen april en september geen weekend meer voorbij hoeft te gaan zonder een officiële krachtmeting.

Wie de smaak echt te pakken heeft en beschikt over een bovengemiddelde hoeveelheid talent, heeft kans het ooit tot profwielrenner te schoppen. Voor de goede orde: dat is dus niet op de eerste plaats een persoonlijke keuze (zoals je bakker, stratenmaker of schrijver wordt), maar een kwestie van veel wedstrijden winnen en op het juiste moment gescout worden. Slechts een heel klein percentage van de Nederlandse wielrenners wordt uiteindelijk professional – en kan met zijn hobby zijn geld gaan verdienen. Staar je daar dan ook niet blind op; ook

in de categorie amateurs is voor een prestatief ingestelde renner heel veel eer te behalen. Maar geldt helaas een stuk minder.

Licentievormen wedstrijdwielerrennen

Om wedstrijden te kunnen rijden, heb je een licentie nodig. Er zijn verschillende soorten licenties:

- **Jeugd categorie 1 t/m 7** Vanaf 8 jaar tot 1 januari van het jaar waarin de renner 15 wordt.
- **Nieuwelingen en Nieuweling-meisjes** Vanaf 1 januari van het jaar waarin zij 15 worden t/m 31 december van het jaar waarin de renner 16 wordt.
- **Junioren en Junior-vrouwen** Vanaf 1 januari van het jaar waarin zij 17 worden t/m 31 december van het jaar waarin de renner 18 wordt.
- **Beloften (mannen)** Vanaf 1 januari van het jaar waarin zij 19 worden t/m 31 december van het jaar waarin de renner 22 wordt.
- **Elite-vrouwen met of zonder contract, Vrouwen-B en Vrouwen-C** Vanaf 1 januari van het jaar waarin de renner 19 wordt.
- **Mannen Amateurs-A, Amateurs-B, Amateurs-C** Vanaf 1 januari van het jaar waarin de renner 19 wordt.
- **Elite met contract en Elite-mannen (Elite zonder contract)** Elite met contract worden onderverdeeld in Professionals-A en -B. Vanaf 1 januari van het jaar waarin de renner 23 wordt.
- **Masters-licenties voor 40+ en 50+** Deelnemers dienen te beschikken over een licentie A of B en te behoren tot de leeftijdscategorie 40+ of 50+.

Krachtsmetingen tijdens binnenlandse toertochten

Voor wie zo'n lidmaatschap en een licentie allemaal teveel gedoe is, blijven er nog voldoende mogelijkheden over voor krachtsmetingen op niveau. Het circuit van toertochten is uitgebreid, zeker als je ook af en toe over de grenzen van ons land wilt kijken. Elke klassieker heeft zijn toerversie, elke regio kent diverse 'mooiste rondjes', elk weekend heeft vele fietsmogelijkheden. Waar de wedstrijdrijder aan zijn trekken komt bij de KNWU, moet de toerrijder vooral bij de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU) aankloppen. Al meer dan 50 jaar zet deze organisatie zich in voor alle soorten fietssport zonder wedstrijd karakter. Er zijn ruim 500 verenigingen bij aangesloten, samen goed voor een kleine 50.000 fietsers.

Het selecteren van een toertocht kun je het best ver van tevoren doen. Via onder meer de kalenders van de NTFU vind je altijd wel iets van je gading. Er zijn toeristische tochten van zo'n 40 kilometer, maar je kunt er ook terecht voor de toervariant van de Amstel Gold Race, de Mergelheuvelland 2-daagse of Limburgs Mooiste. Daarbij kunnen ook weer verschillende afstanden worden gekozen, beginnend bij 75 kilometer en oplopend tot de volle 250.

Op het web



Zin in een toertocht? <http://www.ntfu.nl>.

Geen excuus!



Ik heb altijd wind tegen: Ach, het is net het echte leven: soms zit het mee, soms zit het tegen. Altijd wind tegen is onmogelijk, zeker voor iemand die een rondje fietst. Mathematisch benaderd heb je even vaak de wind pal voor als pal tegen. Maar meestal is het ergens er tussenin, en valt de wind een beetje schuin voor of achter je. Of wordt deze tegengehouden door een bomenrij, een dijk of een huizenblok. En dan heb ik het nog niet eens over de keren dat het gewoon windstil is. Voor wie niet vlakbij de kust woont geen ongewoon verschijnsel. Wie zegt vaker wind tegen dan mee te hebben, moet eerst maar eens leren tellen. Hetgeen trouwens best al fietsend kan.

Toertochten zijn er in nog meer soorten dan wedstrijden. Van enkele tientallen tot vele honderden kilometers lengte, soms zelfs verspreid over een aantal dagen. Over polder- of stadswegen, rustige fietspaden of steile bergweggetjes. Over de voorbereiding erop lees je alles elders in dit boek. Van belang is vooral het genieten. Natuurlijk, er moet gewerkt worden, keihard zelfs. En hoe aantrekkelijk die tochten er ook uit zien, de finish komt nergens vanzelf binnen bereik. Maar wie een paar van die tochten gereden heeft, herinnert zich vooral de saamhorigheid van de deelnemers en het gevoel van voldoening aan het einde van de dag. Honderden, vaak duizenden fietsers die allemaal kampen met dezelfde ellende: het weer, de wind, de

afstand en soms ook nog eens de heuvels of zelfs bergen. Iedereen zit in hetzelfde schuitje en dat schept een enorme band. Je knoopt gesprekken aan met totaal onbekenden, spreekt elkaar moed in en feliciteert elkaar aan de top van een heuvel.

En hoe vaak je ook rijdt, bij elke tocht is er een speciale herinnering, een anekdote die nog jaren werkt. Zoals in 2008, toen in de toervariant van de Waalse Pijl mijn derailleur afbrak. Zo iets gebeurt normaal nooit en ik had me dan ook al snel neergelegd bij mijn lot. De enige vraag die ik nog had was hoe ik van halfweg het parcours op een of andere manier terug kon komen naar mijn auto. Juist op dat moment stopte er een busje, met daarin een echtpaar waarvan de man een hobbymecanicien bleek te zijn. De vrouw pakte een klapstoel en een tafeltje uit de achterbak en zette de koffie klaar. De man, een onverstaanbare West-Vlaming, richtte zich direct op mijn fiets. Of ik een probleem had, wilde hij weten. Nou, zei ik, 'inderdaad, maar geen probleem dat hier opgelost kan worden, vermoed ik.' Waarop zijn vrouw verschrikt opkeek: 'Zeg dat niet te snel jongen. Mijn man is 64 maar ik ben nog geen fiets tegengekomen die hij niet heeft weten te repareren.' En inderdaad, binnen 10 minuten was mijn Shimano-derailleur vervangen door een 'toevallig' in de achterbak aanwezig Campagnolo-model, waren alle andere onderdelen daarop afgesteld en kon ik – natuurlijk met een kopje koffie in mijn maag – verder rijden. Nee, geld wilden ze niet hebben voor hun reddingsactie. 'Je moet het zo zien: eigenlijk hadden wij geluk dat we je tegen kwamen.'

Het kiezen van geschikte buitenlandse toertochten

Wie echt de smaak te pakken heeft, doet er goed aan ook even bij onze zuiderburen te kijken. Een organisatie als Bank van de Post Cycling Tour (www.bpocyclingtour.be) heeft twaalf toertochten in het palet, die allemaal direct zijn afgeleid van de grote klassiekers. De Ronde van Vlaanderen, Luik – Bastogne – Luik, Gent – Wevelgem of Waalse Pijl, het is allemaal mogelijk. De routes zijn prima uitgepijld en er is altijd genoeg bevoorrading onderweg. Deelnemers zijn via het inschrijfgeld (rond de 12,50 euro) verzekerd en er zijn altijd EHBO- en fietsreparatieploegen onderweg. Bij de finish is er zelfs de mogelijkheid om gemas-seerd te worden, maar gezien de grote aantallen deelnemers is dat in de praktijk vaak lastig.

Op het web



Belgische toertochten vind je op www.bpocyclingtour.be.

Nog een stap verder zijn de toertochten in Frankrijk, Italië of welk ander fietsgek land dan ook. De beroemdste aller toertochten is La Marmotte, steevast in het eerste weekend van juli, met start in Le Bourg-d'Oisans en – na beklimmingen van onder meer de Alpenreuzen Télégraphe en Galibier – de finish op de Alpe d'Huez. Vooral op Nederlanders heeft de Marmotte een enorme aantrekkingskracht. Veel vaste klanten van de Marmotte kiezen de laatste jaren trouwens voor de Maratona dles Dolomites, in hetzelfde weekend in Noord-Italië. Ze hebben daarmee een nieuwe uitdaging gevonden en een tocht die wat minder

'platgetreden' is door landgenoten. Beide tochten zijn de laatste jaren al maanden van tevoren uitverkocht, dus als je ze een keer wilt rijden, wees er dan snel bij. Alternatieven vind je meer en meer in nieuwe toertochtlanden als Duitsland en – als je wat meer geld te besteden hebt – de Verenigde Staten.

Veel (ex-)renners uit binnen- en buitenland hebben hun naam verbonden aan een cycloportieve tocht, ook wel kortaf 'cycloportieven' genoemd. De Gerrie Knetemann Classic, de Henk Lubberding Classic en de Steven Rooks Classic zijn daar nationale voorbeelden van. Maar vlak ook niet de GF Fausto Coppi uit, of La Roger Walkowiak, La Luis Ocaña en de GF Paolo Bettini.

Monstertochten zijn de cycloportieven in de overtreffende trap. Soms al heel oud, zoals Brest – Parijs – Brest en Trondheim – Oslo, soms recentelijk bedacht door fanatiekelingen voor wie 250 kilometer per dag te makkelijk was. Voorbeeld daarvan is de 'Tour de France in één keer', een afstand van zo'n 5000 kilometer die in 2003 voor het eerst werd verreden. Start en finish daarvan liggen trouwens in Noord-Brabant, maar ach, als je toch zo'n eind aan het rijden bent, kan dat laatste stukje er ook nog wel bij.

Eenmaal per jaar is er zelfs een Nederlands Kampioenschap Toerfietsen. Daarbij gaat het erom met een groepje een tocht van tussen de 80 en 120 kilometer te rijden met een snelheid van tussen de 18 en 28 kilometer per uur. De winnaar is de groep die de vooraf opgegeven snelheid zo goed mogelijk weet te benaderen. De af te leggen route is vooraf onbekend en hulp-

middelen als fietscomputers, horloges en mobiele telefoons zijn verboden. Voor de meeste toertochtliefhebbers gaat al dat hoofdrekenen echter wat te ver; hun eerste wens blijft toch om weliswaar op een zo aangenaam mogelijke manier, maar vooral ook zo snel mogelijk weer thuis te zijn.

Geen excuus!



Ik heb toch niet voor niets een auto? Een waarheid als een koe. Net zoals er treinen zijn, brommers, vliegtuigen en raketten. Alles met een eigen doel en eigen toepassingen. Een fiets hoeft niet te concurreren met een auto, omdat een fiets een ander doel dient.

Altijd de fiets mee op vakantie

Vanaf het moment dat ik zonder mijn ouders op vakantie kon gaan, is – op een enkele uitzondering na – mijn fiets meegereisd. Korte vakanties, langere vakanties, altijd gaat de fiets mee. Gelukkig houdt mijn vriendin ook van fietsen, dus de meeste kilometers hebben we samen kunnen maken. Kleine kinderen kunnen prima achterop (ook voor racefietsen bestaan heel handige kinderzitjes) en als ze wat groter zijn, zijn ze alleen maar blij als de ouders even weg zijn. Ik zou het me zelfs niet kunnen voorstellen dat je in de periode van het jaar dat je juist extra tijd hebt, de fiets niet in de buurt zou hebben. De tweewieler is ideaal om in korte of langere tochten de omgeving te verkennen, waarbij het niet verboden is om alle restaurantjes die je tegenkomt even te testen. Tegelijkertijd is het ook een handig middel om vanaf de camping of het vakantiehuisje even snel wat boodschappen te doen.

Altijd op vakantie met de fiets

Tijdens vakanties plaveit de fiets de weg naar mooie ontmoetingen, verrassende ontdekkingen en ondenkbare vergezichten. Veel meer dan wandelschoenen dat kunnen, zorgt de fiets voor afwisseling. En veel meer dan een auto, brengt de fiets je in contact met een onbekende wereld vol interessante mensen. Zo word je omhoog gejuicht als je, de dag voordat de Tour de France daar voorbij komt, de Tourmalet alvast een keer wilt

bedwingen. Het publiek is er dan al neergestreken en moet tenslotte toch wat. En kun je de nacht die daar op volgt als vanzelfsprekend blijven slapen in de caravan van een van die Tour-supporters, als je eigen tentje in een Pyreneeënstorm is weggevaagd. Om de dag erna, in een opkomende mist die het zicht op de Tourrenners totaal verspert, gezamenlijk een kroeg in te duiken en te blijven hangen tot na sluiting van de winkels, waardoor je nóg een nacht in die caravan kunt doorbrengen.

Je test vriendschappen tijdens een zeven dagen durende tocht met twaalf maten, om er 25 jaar later achter te komen dat elke keer dat je elkaar weer ontmoet die ene week iedereen nog haarscherp in het geheugen gegrift staat. Alle details, alle momenten, elke keer weer is het een feest om eraan herinnerd te worden.

Prachtig is het ook om tijdens Sentinel's Active Americans Great Bike Ride Across Wisconsin (SAAGBRAW) de ene na de andere Amerikaan naast je te krijgen rijden met de vraag of het echt waar is dat in Nederland mensen meer fietsen dan auto's hebben. Om vervolgens gezamenlijk in een of ander dorpje van Zwitserse origine in deze Noord-Amerikaanse staat *every bar in town* te raken en daar te concluderen dat die Nederlanders zo gek nog niet zijn.

Of totaal uitgeput en verkleumd, boven op een Alpengol, ontvangen te worden door een geitenhoeder wiens huiskamer vooral gevuld blijkt te worden door twee stinkende sint-bernardshonden en tientallen verschillende – nog meer stinkende – geitenkazen. En daar enorm van te genieten. Fietsvakanties zijn, kortom, herinneringenmakers.

Geen excuus!



Ik moet nog zo veel andere dingen doen. Ja, gek hè? Ik ook. Sterker nog, iedereen moet nog zo veel andere dingen doen. Wie niets meer te doen heeft, heeft een heel ander probleem. En wie dus wacht op het moment dat alle andere bezigheden voorbij zijn, komt nooit meer ergens aan toe.

Organiseer zelf een fietsvakantie

Er zijn verschillende manieren om een fietsvakantie te organiseren. Het makkelijkst is alles op eigen houtje te regelen. Je zorgt voor een paar stevige pakkendragers op je fiets, koopt wat geschikte fietstassen en rijdt gewoon weg.

Paklijsten



Twijfel je over wat je wel en niet moet meenemen? Op www.fietsvakantiepagina.nl vind je alles over de meest wenselijke uitrusting en de beste paklijsten.

Wie denkt dat hij Nederland en directe omgeving kent, moet dit vooral eens proberen; verrassingen gegarandeerd. Wie meer dan een paar dagen tijd heeft, doet er goed aan ook even een

blik over de Duitse grens te werpen. Niemand beseft hoe prettig het fietsen in Duitsland is. Er zijn buitengewoon veel apart gelegen fietspaden en automobilisten zijn er beleefder en fietsvriendelijker dan waar ook in Europa.

Wie nóg verder wil gaan, zal wat langer tijd moeten besteden aan de fiets en het overige materiaal. Een fiets die zwaar bekapt is en dagelijks vele uren wordt gebruikt, moet tegen een stootje kunnen. Er zijn schitterende maar extreem dure toerfietsen, die gebouwd zijn van extra degelijke materialen (zowel het frame als de opbouw) en daarmee bestand zijn tegen de bijzondere omstandigheden die je op zo'n tocht onherroepelijk tegenkomt. Hoe goed je normale fiets ook lijkt te zijn, dit is geen overbodige luxe.

Dit soort verre tochten kun je op de bonnefooi maken, of met behulp van de routekaarten van fietsers die het veldwerk eerder deden. Paul Benjaminse heeft handige boekjes geschreven met routes die vanuit Nederland (startplaatsen in onder meer Amsterdam, Eindhoven en Maastricht) tot aan Parijs, Barcelona of zelfs Rome en Zuid-Spanje reiken. De boekjes zijn verschenen in een compact ringbandformaat en kunnen zo in je achterzak mee.

Op het web



Paul Benjaminse, Onbegrensd Fietsen, meer informatie op www.cartostudio.nl/fiets/. Eigen fietsroutes uitstippelen op www.fietsrouteplanner.eu.

Heel handig bij het uitstippelen van een eigen fietsreis is de site www.fietsrouteplanner.eu. Daarop kun je makkelijk het gewenste begin- en eindpunt intypen, waarna de planner een mooie fietsroute uittekent. Wie het onvoorspelbare weer in Nederland een probleem vindt, of geen mogelijkheden heeft om wekenlang zuidwaarts te trekken, zal voor apart vervoer naar een verder gelegen bestemming moeten zorgen. Het vliegtuig, speciale fietsbussen of de eigen auto vormen dan de belangrijkste mogelijkheden.

Geen excuus!



Ik heb geen helm die mij past. Serieus, een collega van me heeft maandenlang volgehouden dat dit de reden was dat zijn splinternieuwe fiets nog steeds op zolder stond te stralen. Hij zei dat hij alle fietszaken was afgeweest (hetgeen ik, gelukkig voor hem, niet heb gecontroleerd), maar dat hij geen geschikte helm kon vinden. Het is het soort excuus dat meestal een ander excuus verhult. In diverse varianten aanwezig, maar een beetje doorvragen geeft al snel de werkelijke angst. In dit geval bleek het 'm te zitten in de vrees voor een lekke band. Zie een van de andere excuses dus.

Met je eigen auto op fietsvakantie

Het voordeel van de eigen auto is de volledige vrijheid om te gaan en staan waar je wilt. Het nadeel is, vanzelfsprekend, dat je alles vervolgens zelf moet organiseren. Al zal dat voor sommigen juist weer een voordeel zijn.

Wie de fiets – of verschillende fietsen – per auto wil vervoeren, zal daarvoor een rekje achter of op de auto moeten plaatsen. De keuze is gigantisch, maar er zijn wel een paar zaken waar op gelet moet worden. Wie een trekhaak achter de auto heeft, kan het beste een van de rekken aanschaffen die hierop steunen. Ze zijn er in varianten tot en met vier fietsen en zijn, meestal afhankelijk van de prijs, degelijker en makkelijker in het gebruik. Voor de auto's zonder trekhaak zijn er systemen die werken met spankabels. Je klemt ze achter de rand van de achterklep (de vijfde deur); ze zijn doorgaans veel goedkoper maar werken uitstekend. Daarnaast zijn er nog systemen voor op het dak van de auto. Deze hebben het voordeel dat je nog makkelijk gebruik kunt maken van de achterklep (er zitten immers geen fietsen in de weg) maar als groot nadeel dat je de fiets tamelijk hoog moet tillen. Er zijn varianten met een scharnierend rek, waardoor dat tillen enigszins wordt voorkomen, maar heel makkelijk is het allemaal niet. Stevig zijn ze wel: mits goed vastgezet, staan de fietsen op het dak net zo stabiel als achter de auto, hoe wiebelend het er ook uitziet. Vanzelfsprekend vangt de auto wel meer wind en zal dus minder zuinig gaan rijden met fietsen op het dak.

Georganiseerde fietsreizen met vliegtuig en bus

Georganiseerde fietsreizen zijn de laatste jaren een serieus segment van de reisindustrie gaan vormen. Elke touroperator, ook die in het buitenland, heeft tegenwoordig wel diverse fietsreizen in het pakket. En daarbij is het echt voor elk wat wils, aangeduid in moeilijkheidsgradaties. Cycletoours, een operator die zich sinds 1980 volledig op fietsreizen richt, hanteert bijvoorbeeld deze tien niveaus:

- **Niveau 1, voor iedereen** De lichtste fietsvakantie, voor iedereen en alle leeftijden. Over vrijwel vlak terrein, met afstanden tot 40 kilometer. Er hoeft nooit twee dagen achter elkaar gefietst te worden.
- **Niveau 2, ontspannen** Rustig en ontspannen fietsen. Afstanden tot 50 kilometer per dag over licht glooiend terrein.
- **Niveau 3, licht actief** Ontspannen fietsvakanties met dagafstanden van gemiddeld 45 kilometer. Korte hellingen met hoogteverschillen tot 100 meter komen voor.
- **Niveau 4, gemiddeld** Dagafstanden tot 60 kilometer per dag over heuvelachtig terrein met niet te steile en niet te lange hellingen. Soms een korte etappe met iets meer klimwerk.
- **Niveau 5, actief** Tochten met dagafstanden van gemiddeld 60 kilometer. Door heuvelachtige gebieden en middelgebergte met af en toe langere en steilere hellingen. Soms een korte etappe met meer klimwerk.
- **Niveau 6, sportief** Tochten met steilere en langere hellingen dan in niveau 5, die meer kracht en conditie vergen.

Het landschap heeft een bergachtig karakter. De etappes zijn circa 80 kilometer lang en kennen langere beklimmingen.

- **Niveau 7, uitdagend** Etappes van 70 tot 100 kilometer door heuvelslandschap en bergen, met elke dag een behoorlijk aantal hoogtemeters. Voor de geoefende fietser met ervaring in de bergen.
- **Niveau 8, pittig** Tochten voor de getrainde renner met bergervaring. Door middel- of hooggebergte en met etappes van gemiddeld rond de 100 kilometer.
- **Niveau 9, extreem** Tochten door middel- en hooggebergte. De etappes gaan over meerdere cols per dag en zijn minstens 100 km lang.
- **Niveau 10, hors catégorie** Voor de beslist betere fietser die inspanning als een grote uitdaging ziet. Dagafstanden van 140 kilometer door het hooggebergte vormen geen uitzondering.

Andere reisorganisaties – waarvan de meeste de fietsreizen ‘erbij’ aanbieden – hanteren eigen, maar vergelijkbare niveau-aanduidingen.

Bij elk niveau biedt Cycletours (www.cycletours.nl) diverse reizen aan, alles bij elkaar zijn het er vele tientallen, naar alle windstreken. Avonturiers kunnen intekenen op bestemmingen als Nieuw-Zeeland, Mongolië of Ecuador. Andere wensen komen misschien beter tot hun recht tijdens een trektocht langs de Donau, al dan niet met een meereizende kok. De organisatie is uitstekend, al is het goed je vooraf te realiseren dat ook een reis per fiets een behoorlijk prijskaartje kent.

Prijskaartje



Een voorbeeld uit de Cycletours-folder van 2010: een vijftiendaagse reis naar Zuid-Frankrijk voor een gezin van twee ouders en twee kinderen van 15 jaar kost ruim drieduizend euro. Daarbij is wel van alles inbegrepen: busvervoer van en naar Nederland, tent- en fietsuur en het vervoer van de bagage van camping naar camping. Eten en drinken moet zelf verzorgd worden.

Op het web



Een groot deel van het aanbod aan fietsarrangementen vind je bij wielrennen.startpagina.nl. Onder het kopje 'wielarrangementen' staan ze keurig bij elkaar. Nog meer is te vinden onder fietsvakantie.startpagina.nl. Nuttige tips bij het bedenken van een fietsreis staan op www.fietsvakantiepagina.nl.

Naast de grote, op massatoerisme gerichte reisorganisaties zijn er nog vele tientallen die zich volledig op één klein wielerssegment hebben gericht. Neem bijvoorbeeld De Ronde van Tim Krabbé (www.fietsenbeleving.nl/rondevantimkrabbe/), ontstaan uit enthousiasme over Krabbés beroemde wielboek 'De Renner' en jaar na jaar volgeboekt. Samen met de schrijver kun je een week fietsen in de Cévennes (Zuid-Frankrijk), het gebied waar De Renner zich afspeelt. Hoogtepunt van de week is deelname aan de tocht die in het boek beschreven wordt: de Ronde

van de Mont Aigoaul. Tijdens de Ronde van Tim Krabbé fiets je door schitterende landschappen, over kleine weggetjes en langs vele restaurants. Bovendien krijgen de deelnemers een verzorging die een profwielrenner niet zou misstaan. De prijs is 1195 euro, exclusief de reis (tarieven 2010).

De Renner



'De Renner' (1978) beschrijft een wielervedstrijd voor amateurs waaraan de ik-figuur (Tim Krabbé) heeft deelgenomen, de Ronde van de Mont Aigoaul, een zware tocht over 137 kilometer met vier cols, waaronder de 1567 meter hoge Mont Aigoaul. Uitgeverij Prometheus, ISBN 9789044613513.

Andere specifieke aanbieders richten zich op ouderen (al dan niet voorzien van elektrische fietsen), bergen (wat te denken van de Honderd Cols Tocht, naar eigen zeggen 'de zwaarste fiets-tocht van de wereld') of vakanties met kinderen.

Op het web



De Honderd Cols Tocht, 4.000 kilometer over 105 cols en 104 côtes: www.100cols.nl.

Beroemde wielrenners of ex-wielrenners hebben hun naam verbonden aan fietsreizen, clinics en wedstrijden. Wie een beetje goed plant, kan naar Lanzarote met Henk Lubberding, naar Mallorca met Gert-Jan Theunisse of Fred Rempelberg (hij reed ooit 268 kilometer per uur op een Amerikaanse zoutvlakte, een wereldsnelheidsrecord), of naar de Alpe d'Huez met Hennie

Kuiper – en vele anderen. Maar staar je niet blind op een bekende naam. Hoe leuk het ook kan zijn om een keer met een beroemde toerrenner een berg op te fietsen, een geslaagde fietsvakantie wordt eerder bepaald door de niet geplande plekken en ontmoetingen, de zijwegen die in geen enkel programma voorkomen en de prestaties die je vooraf niet voor mogelijk had gehouden.

Geen excuus!



Ik moet eerst nog 10 kilo afvallen: uit de categorie zelf-foppers en andere struisvogels. Wie zichzelf tien kilo te zwaar vindt, of 25 kilo, of te weinig conditie heeft, of ziek is geweest, of wat dan ook, moet maar één ding gaan doen: fietsen. En snel ook.

Van analoge kilometerteller tot digitaal team

De eerste kilometerteller die ik op mijn fiets had, zat laag op de voorvork en werkte dankzij een palletje op een spaak dat met elke draai van het wiel een slag aan een wieltje gaf. Dit wieltje zorgde er vervolgens voor dat vijf cijfers gingen ronddraaien, van 000,00 tot 999,99 kilometer. Zo onnauwkeurig als de pest, maar uiterst indrukwekkend voor wie zijn omgeving wilde laten zien hoeveel er al op de teller stond. Jongetjes zoals ik dus.

Bij mij ging die ambitie op die leeftijd – ik was 6 of 7 – al zo ver dat ik het apparaatje 's avonds van mijn fiets afschroefde en mee naar bed nam om daar nog een half uurtje handmatig te liggen doordraaien. Ach, ieder heeft zo zijn jeugdzonden. En er stond niks over in de katechismus, dus ik voelde me er niet heel erg schuldig over.

Hoe rudimentair die kilometertellertjes van toen ook waren, ze vormden psychologisch gezien wel de basis voor de ontwikkeling van een compleet arsenaal aan prestatiemetingen. Niet alleen kilometers (of voor wie dat wil, millimeters) per uur, maar ook gemiddelde snelheden, topsnelheden, aantal pedaalslagen absoluut en gemiddeld, verbruikte kilojoules, de bijbehorende hartslagen, de hoogte- en eventueel dieptemeters, enzovoort en zo verder. Met daaraan gekoppeld, via de digitale vastlegging ervan, een heel nieuwe industrie van online wielrennen. Die inmiddels een nieuw publiek heeft gevonden dat het los van de fysieke

prestaties probeert te beleven. Games als Pro Cycling Manager geven de speler het idee dat hij als baas of renner van een wielploeg zelf de Tour de France of een grote klassieke koers rijdt. Ongetwijfeld heel mooi allemaal en gezien de omzetten van de gamesindustrie vast in een behoefte voorzien, maar buiten de kaders van dit boek – juist vanwege de loskoppeling van de fysieke prestatie waar het toch allemaal om draait.

Op het web



Alle spellen van Pro Cycling Manager zijn, tegen betaling, te downloaden op www.procyclingmanager.com.

Wat daar wel binnen valt, verdelen we voor het gemak even in drie hoofdgroepen: (1) de fietscomputers en apps voor mobiele telefoons, (2) de hometrainers met toebehoren en (3) social media.

Fietscomputers en apps voor smartphones

Sinds de tijd van de eerste aan het wiel gemonteerde kilometer-tellers, is er nogal wat veranderd. Meest belangrijke: de analoge tellertjes van weleer zijn allemaal vervangen door digitale apparaten die veel meer kunnen dan waar een wielrenner ooit om gevraagd zou hebben. Desondanks hebben ze voor veel renners het fietsgenot aardig uitgebreid. En het mooie is, dat gaandeweg de prestaties er ook nog eens positief door beïnvloed worden. Wie weet dat hij doorgaans 30 pedaalslagen per minuut maakt, zal al snel de neiging hebben om dat op te voeren tot 31 of 32. En wie een bepaald rondje altijd met een gemiddelde van 28

kilometer per uur rijdt, rust niet voordat de 30 eindelijk een keer op de teller verschijnt.

We houden er onszelf scherp mee en het fietsen zelf blijft altijd spannend.

De meeste fietscomputers hebben rond de zes hoofdfuncties: tijd, snelheid, gereden tijd, gemiddelde snelheid, hoogste snelheid, aantal gereden kilometers. Afhankelijk van het model worden daar nog wat functies aan toegevoegd, zoals het totaal aantal gereden kilometers (per seizoen bijvoorbeeld), het aantal pedaalslagen per minuut, de hoogte en de gewonnen hoogtemeters. Weer een categorie hoger integreert ook de hartslag en het verbruikte aantal kilojoules in het menu.

Maar daarmee hebben we de top van dit segment nog niet bereikt. De verder doorontwikkelde fietscomputers doen in niets meer onder voor de meest geavanceerde op GPS-positiebepaling gebaseerde navigatiesystemen die we ook voor de auto kennen. Sterker nog, ze zijn gedetailleerder dan hun auto-broertjes. Vanzelfsprekend neemt de prijs toe met het aantal functies. De meest gedetailleerde zijn trouwens ook te gebruiken bij het wandelen.

Op het web



Het hele arsenaal aan op GPS gebaseerde fietscomputers is te verkrijgen via bijvoorbeeld Garmin. Meer informatie op www.garmin.nl/product/family/?fid=3.

Geen excuus!



Ik ben vroeger een keer zwaar gevallen en durf nu niet meer: de ene sport is gevaarlijker dan de andere, maar in elke sport vallen slachtoffers. Ook in het fietsen. Wie risico's permanent wil vermijden, dient zo snel mogelijk het tijdelijke door het eeuwige te vervangen. Anders gezegd: ja, er kan altijd iets mis gaan tijdens het fietsen. Soms zelfs zodanig, dat je het niet overleeft. Maar wie zuinig op zichzelf is, de juiste voorbereidingen treft, geen al te vreemde dingen doet, altijd met een helm fietst en verder ook niet roekeloos is, zal vooral veel plezier hebben van het fietsen. Iemand die vroeger zwaar is gevallen, kan dan ook maar op één manier die angst overwinnen: ga na hoe het destijds mis ging, zorg dat je dat zo veel mogelijk voorkomt en win opnieuw aan zelfvertrouwen door gewoon weer op de fiets te stappen.

Van een heel andere orde, maar minstens zo handig, zijn de apps voor de smartphone. Vaak zeker zo goed als de aparte navigatie-apparatuur, maar met het grote voordeel dat ze niets of bijna niets (extra) kosten. Bekende apps voor de iPhone zijn onder meer BikeMate GPS, B.Icycle, of Motion X GPS. Voor de Android-modellen is MyTracks een heel handige. Deze heeft als bijkomend voordeel dat de communicatie met Google Maps heel soepel werkt. Alle gereden routes komen vanzelf op je eigen kaarten terecht, die vervolgens ook weer door te sturen zijn via e-mail, Facebook of Twitter. Op die manier houd je je

vrienden – of ze dat nu willen of niet – vanzelf op de hoogte van al je prestaties. Een andere erg handige app, Runkeeper, is oorspronkelijk bedoeld voor hardlopers, maar wint ook onder fietsers snel aan populariteit.

Geen excuus!



Ik heb geen fiets met klikpedalen: Toegegeven, het fietscomfort is enorm toegenomen door de klikpedalen. De aloude toeclips waren onhandig, ze zaten vaak te strak en je kon er in noodgevallen maar moeilijk uit komen. Maar zelfs zonder klikpedalen of toeclips is het prima fietsen. Ik heb ooit de Ronde van Wisconsin gereden op gymschoenen en platte pedalen. En fiets op dezelfde manier elke dag 40 kilometer van en naar mijn werk. Voordeel daarvan is dat je in een noodgeval ook nog makkelijk een stuk kunt lopen.

Hometrainers

We hebben het al eerder gezegd: er is nauwelijks een excuus te bedenken om de fiets binnen te laten. Toch begrijpen we dat het weer voor sommigen een reden kan zijn om er niet op uit te gaan. Maar zelfs dan is er tegenwoordig een aantrekkelijk alternatief. Waar een vorige generatie wielrenners hoogstens een langspeelplaat kon opzetten tijdens hun noeste arbeid op de rollentrainer (een constructie waarin je gedurende de wintermaanden

het achterwiel van je fiets kon vastzetten en zo op een zolderkamer toch je kilometers kon draaien), is het tegenwoordig een en al entertainment geworden. De bekendste Nederlandse bouwer van dit soort werk, Tacx uit Wassenaar (www.tacx.com/nl/), is de laatste jaren doorgroeid tot leverancier van computersoftware en video's. In combinatie met de aloude hometrainers levert dat een bijna perfecte simulatie op van het echte grote werk. Wanneer het jou maar uitkomt fiets je niet alleen de trainingritten van de Raboploeg mee, maar ook een willekeurige selectie van klassieke fietsparcoursen. Van Cauberg via Muur van Geraardsbergen gaat het naar Alpe d'Huez en Tourmalet. Om uiteindelijk te zien hoe ook je eigen, eerder gefietste tochten dankzij Google Earth compleet nagedren kunnen worden. Voor je, liefst op een breedbeeldscherm, zie je wat er werkelijk te zien zou zijn en de apparatuur simuleert alle elementen die de tocht tot een real-life-ervaring maken. Bergop neemt de weerstand toe, bergaf neemt-ie af. Met kleine correcties aan het stuur kan zelfs wat naar links en rechts gekeken worden. Met het bedieningspaneel op het stuur check je constant hoe de eigen prestaties ervoor staan: hartslag, geleverde energie, snelheid, enzovoort. Kom daar maar eens om tijdens een echte rit. Sterker nog, wie zo'n 'echte rit' in de planning heeft, kan zich perfect voorbereiden door de lastige delen toch alvast eens voor te verkennen.

Als toetje op dit alles heeft Tacx inmiddels een website (www.tacxvr.com) ingericht die dienst doet als marktplaats voor alle liefhebbers. Er wordt door de duizenden gebruikers commentaar geleverd over de onderling geleverde prestaties, er zijn tips, suggesties en oplossingen voor problemen waar anderen

mee kampen. En – heel aantrekkelijk – elke koers kan, indien gewenst zelfs live, met verschillende mensen tegelijk gereden worden, zodat er een echte wedstrijd ontstaat. Je zou bijna vergeten dat je op je eigen zolderkamer zit. Inderdaad, een fantastisch ‘second-best’ voor het echte werk. In noodgevallen, zeggend.

Op het web



Vergelijk je prestaties met die van andere fietsers: www.tacxvr.com en www.spikecycling.nl.

Social Bike Media

Een andere plek waar je heel mooi je eigen resultaten kunt bijhouden is www.spikecycling.nl. In dit geval niet als verlengstuk van je prestaties op de rollenbank, maar helemaal opgezet als plek waar fanatieke fietsliefhebbers met elkaar kunnen discussiëren over hun hobby. Een actieve fietscommunity, opgezet door een enthousiasteling met de hulp van wat vrienden, waar je zowel gerichte vragen kunt stellen als een logboek bijhouden. De site werkt bijna net zo verslavend als het fietsen zelf, zeker omdat je op het forum altijd wel iemand ‘tegenkomt’ met wie je over de eerstvolgende toertocht, de afstelling van je derailleur, of de laatste aanbiedingen bij de fietsenmaker kunt praten. Bovendien kun je online pronken met je materiaal. Net als in het echte leven, waar veel renners altijd op zoek zijn naar de jaloerse blikken van hun fietsmaten, kun je op spikecycling.nl je fiets(en) volledig in de schijnwerpers zetten. Daarvoor zijn eigen tooltjes ontwikkeld, die makkelijk te gebruiken zijn.

Gereeden routes komen in het logboek, waardoor je aan het einde van het jaar precies kunt zien hoe veel kilometers je hebt verreden. Spikecycling.nl maakt het ook mogelijk om zelf gereeden routes makkelijk via een gpx-bestand (een standaard voor bestanden met GPS-informatie) op je eigen pagina's van de site te zetten. Compleet met een mooie kaart eronder, ziet het er dan behoorlijk professioneel uit.

Het blad Fiets heeft een nog populairder forum op <http://forum.fiets.nl>, waarbij niet een logboek maar juist heel veel praktische informatie de kern vormt. Eerder in het blad verschenen materiaaltests zijn er te vinden, net als een overvloed aan technische informatie en – alleen voor abonnees – een compleet trainingsprogramma. Daarnaast veel nieuws, ook uit de wereld van de profrenners.

Stiekem draaien aan het palletje van je kilometerteller is er niet meer bij. Maar de mogelijkheden (en de verleiding) om je prestaties groter te laten lijken dan ze werkelijk zijn, zijn online natuurlijk alleen maar toegenomen. Gelukkig weet de wereld dat wij fietsers zo iets nooit zouden doen. Kwestie van karakter.

Geen excuus!



Het is te glad: het enige geldige excuus, voor zover het het weer betreft. Bij gladheid blijf je altijd binnen en gebruik je de hometrainer als goed alternatief.

Over de auteur

Bart Brouwers had zijn eerste bijbaantje als jongen van 14 bij de buurman, die fietsenmaker was. Elke avond na sluitingstijd ruimde hij de werkplaats op. Sinds die tijd is hij actief fietsliefhebber. Zijn ideale afstand is tussen de 75 en 150 kilometer, liefst met de nodige hoogtemeters. Rijdt zo'n 18.000 fietskilometers per jaar, waarvan ook veel woon-werkkilometers. "De Hollandse wind is veel onbetrouwbaarder dan de hoogste Alpencol." Reed enkele tientallen toer- en prestatietochten in onder meer Ardennen, Alpen en Pyreneeën. Daarnaast ook meerdaagse tochten in de Verenigde Staten. Jaarlijks hoogtepunt Tilff-Bastogne-Tilff op eerste pinksterdag, meer dan 25 keer volbracht. Jarenlang schrijver van een wekelijkse fietsrubriek in Dagblad De Limburger waarvoor hij – samen met een abonnee – telkens een favoriete fietsroute van deze lezer reed. Zijn motto is: elk weer is ideaal fietsweer.

Index

- Alcohol, 107
- Ardennen, 62
- Band plakken, 48
- Bel, 72
- Bernard Hinault, 59
- Beurzen, 34
- Campagnolo, 38
- Crankstel, 51
- De Kneet, 28
- Derailleur, 52
- Dino Buzzati, 19
- Draisienne, 7
- Drinken, 103
- Dunlop, 11
- Duurconditie, 58-59
- Eddy Merckx, 93
- Energie uit een flesje, 101
- Eten, 103
- Excuses, 1
- Fiets
 - afkomst, 30
 - basisvoorwaarden, 35
 - beurzen, 34
 - eerste, 7
 - in Nederland, 13
 - kiezen, 41
 - mee op vakantie, 123
 - onderdelen, 49
 - onderhoud, 46
 - online forum, 142
- Fietsbroek, 91
- Fietscalculator, 75
- Fietsclub, 79
 - NTFU en KNWU, 82
- Fietscoach, 56
- Fietscomputer, 136

Fietsen

- gevaren, 69
- hoog tempo rijden, 62
- kleding, 88
- klimmen, 61
- materiaal, 33
- meer kracht, 59
- onderweg meenemen, 109
- online en digitaal, 135
- schoenen, 38
- techniek, 64
- training, 55
- voeding, 99
- winter, 95

Fietskleding, 88

Fietspad, 2

Fietsreis, georganiseerd, 129

Fietsroute, 2

Fietsvakantie, 123

- met beroemde (ex-)wielrenners, 132

- met de auto, 128

- zelf organiseren, 125

Frame, 51

Gedrag, 77

Gele trui, 16

Georganiseerde fietsreis, 129

Gerrie Knetemann, 28

Geschiedenis, 7

Gevaren, 69

Gouden trui, 16

Groot Wielerwoordenboek, 26-27, 29

Hartslagmeter, 58

Helm, 95

Hemd, 92

Hennie Kuipers, 93

Hoge Bi, 9

Hometrainer, 139

Hoog tempo rijden, 62

Hyponatriëmie, 105

Isotone dorstlesser, 103

- Jargon, 25, 29
 - uit het Frans, 30
- Jean Nelissen, 26
- Johan Bruyneel, 58
- Kabels, 53
- Karl von Drais, 7
- Katholicisme, 14-15
- Ketting, 53
 - onderhoud, 47
- Kettingblad, 51
- Kleding, 71
 - basispakket, 88
 - voor na de inspanning, 98
 - winter, 95
 - zin en onzin, 87
- Klimmen, 61
- Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie, 76
- Koolhydraten, 107
- Kracht, 59
- Lance Armstrong, 56
 - duurconditie, 58
- Leeswijzer, 3
- Lichaam, 74
- Mart Smeets, 26-27
- Materiaal, 33
 - veiligheid, 71
- Mentaliteit, 64
- Nederlandse Toer Fiets Unie, 76
- Neerslag, 72
- Onderhoud, 46
- Oranje trui, 16
- Paklijst, 125
- Peter Winnen, 26
- Protestantisme, 17
- Rem, 53, 72
- Remblokjes, 72
- Roze trui, 16
- Rugklachten, 76
- Scheren, 21
- Schoenen, 38, 89

Shimano, 39
Shirt, 93
Smartphone-apps, 136
Social Bike Media, 141
Sokken, 91
Spinnen, 66
Sport Medische Adviescentra, 77
SRAM, 39
Starley, 11
Stuur, 52
Techniek, 64
Tim Krabbé, 132
Tocht, 111
Toertocht
 binnenlands, 116
 buitenlands, 119
Training, 55, 59
 herstellen na ~, 63
 samen, 66
Trui, 16
Tv-jargon, 25
Vakantie, 123
Veiligheid, 71
Verzet, 58
Vitamines, 107
Vochtverlies, 104
Voeding, 99
 goed, 102
 wat je vooral niet moet doen, 106
Vorbereitung, 70
Wedstrijd, 111
Wedstrijdrijder, 113
Wedstrijdwielrennen, 115
Wiel, 52
Wielerclub, 79
Wielercultuur, 14-15
Wielerjargon, 25
Winter, 95
Zadel, 53
Zadelhoogte, 37
Zout, 105