

Niets is te gek • in de Giro

Het weer is slechter, de hellingen steiler, de toppen hoger, het parcours gevaarlijker. De Giro d'Italia omarmt veel wat het wielrennen niet meer zou moeten zijn. Dit jaar werd een dieptepunt bereikt met de inmiddels afgevoerde prijs voor de snelste daler.

HANS VANDEWEGHE

L'impressione più viva l'è che me brüsa tant 'l cü." De eerste winnaar van de Giro, de Lombard Luigi Ganna, kon als eerste indruk niks anders verzinnen dan dat zijn gat zo vreselijk brandde.

Het was 30 mei 1909, de dwangarbeiders van de weg waren na 2.448 kilometer terug waar ze op 13 mei van start waren gegaan, in Milaan, thuisbasis van de organiserende krant *La Gazzetta dello Sport*.

De eerste van toen nog acht ritten ging meteen over net geen 400 kilometer naar Bologna. De Fransman Lucien Petit-Breton, die

de Tour had gewonnen in de twee jaren daarvoor, stond ook aan de start – samen met 126 anderen – en was de favoriet. Tot hij zich in een gevaarlijke afdaling naar het Gardameer verslikte in het dalen en tegelijk eten van een stuk kip. Hij kwam ten val en stapte uit.

De Tourwinnaar van 1905, Louis Trousselier, was daarop de favoriet en maakte dat ook waar in de tweede rit, alvorens als de grote bedreiging voor een thuiszege in rit vier te worden gesaboteerd door jaloerse Italianen die spijkers hadden gestrooid. Idem in rit vijf en toen hij ook nog eens ten val kwam, zou ook hij bij zoveel vijandigheid de handdoek gooien.

De Giro d'Italia was van in het prille begin door





► Afdaling in de Giro van 2011. Dit jaar wilde de directie een prijs invoeren voor de snelste dalers, maar na hevige protesten werd dat ridicule plan toch maar afgevoerd.

© PHOTO NEWS

d'Italia zou zijn. Hij was in 1898 als 18-jarige in dienst gekomen van La Gazzetta dello Sport, die net met het gespecialiseerde wielertijdschrift Il Ciclista e la Tripletta was gefuseerd, en werd door zijn krant, waar hij zelf ook een beetje mede-eigenaar van was, in 1906 en 1907 uitgezonden naar de Tour om verslag uit te brengen.

Cougnnet schreef enthousiast en meeslepend over de zwaarste sportwedstrijd ter wereld die de menselijke limieten aftastte. Weze het in autorijden, vliegen met de eerste vliegtuigen, pool-expedities of op de fiets, de moderne wereldburger was in het begin van de 20ste eeuw mateloos geïnteresseerd in hoever de mens durfde te gaan.

De Tour achterna

In de hele westerse wereld was de fiets, het vervoermiddel van de gewone mens, ineens een vehikel voor extreme sport geworden. In de zomer van 1908 bereikte Milaan het gerucht dat de Romeinse krant *Corriere della Sera* dacht aan een Italiaanse versie van de Tour. De Milanese *Gazzetta* kon dat niet laten gebeuren, stak in één dag de eerste Giro in elkaar en kondigde de wedstrijd meteen aan.

Milaan had Rome afgetroefd: in een ietwat stoute move trokken ze naar de hoofdstad en vroegen de *Corriere* om 3.000 lire sponsoring voor de eerste prijs. De krant die haar idee had zien gekaapt worden, hapte toe. Later zouden beide kranten in dezelfde uitgeverij terechtkomen. →

en voor de Italianen en zou dat honderd edities lang blijven. Tot 1950 won nooit een buitenlander. Geen wielervedstrijd in de wereld is vaker gewonnen door Italianen dan de eigen Ronde van Italië: 69 keer in totaal. De Ronde van Lombardije, die al in 1905 voor het eerst werd gereden, heeft 68 Italiaanse winnaars, Milaan-San Remo 50.

In de top-10 van de etappezeges staan maar twee buitenlanders: Eddy Merckx en Roger De Vlaeminck. Merckx is wel recordhouder in het aantal roze truien met 77 (of 78 of 79, afhankelijk van de bron), en deelt samen met Alfredo Binda en Fausto Coppi het record van vijf eindoverwinningen.

Zoals Henri Desgrange als oprichter van de Tour de France te boek staat, heet Armando Cougnnet de man te zijn zonder wie er geen Giro

De Giro staat symbool voor het oude wielrennen, waarbij zo veel mogelijk renners uitgemergeld moeten finishen

De zwaarste wedstrijd ooit moet de Giro van 1914 zijn geweest. Vijf etappes waren langer dan 400 kilometer. De winnaar was gemiddeld 17 uur per dag onderweg

Van bij de conceptie liep de Giro de Tour achterna. In 1919 introduceerde *L'Equipe* de gele trui, naar de kleur van het papier waarop de krant toen werd gedrukt. In 1931 zou de roze *Gazzetta* met de roze trui beginnen voor de klassements-leider.

Door de minder goede staat van de wegen duurde het zeventien jaar voor een eerste zware Alpenetappe in het Giroparcours werd opgenomen, terwijl in de Tour de eerste Pyreneeën-etappes met meerdere cols al in 1913 werden bedwongen. Uitzondering daarop in de Giro was de eindklim naar het bergdorp Sestrière, die in 1911 voor het eerst een wielrenner boven de 2.000 meter bracht, toen een wereldprimeur. Twee jaar later zou de Tour met de Tourmalet volgen. In die jaren hadden de fietsen nog geen derailleur.

Ook toen de eerste versies op de markt kwamen met drie tandwielen achteraan, bleven de Italiaanse passen of eindklimmen, die doorgaans steiler dan de Franse waren, te zwaar. Pas na de Tweede Wereldoorlog zouden de bekende Italiaanse Dolomieten en Alpenpassen, zoals de Stelvio (1953) en Tre Cime di Lavaredo (1967), de renners nog hoger voeren. De Mortirolo, Gavia of Zoncolan zijn pas de laatste decennia vaste prik.

Sommige journalisten vinden de Giro d'Italia een plezantere wedstrijd dan de Tour de France

om te volgen. De verse pasta al dente, de doorgaans iets betere hotels en minder drukte hebben daar alles mee te maken. Maar de Giro staat meer dan de Tour symbool voor het oude wielrennen, de heroïek van het betere sloopwerk, waarbij zo veel mogelijk renners uitgemergeld en uitgevoond over de eindmeet moeten komen.

Heroïsch, maar onverantwoord

De ongelijke concurrentiestrijd met de Tour die in de zomervakantie wordt gereden, heeft de Italianen altijd gefrustreerd. Daarom zoekt de Giro elk jaar naar *speciallekes*. Een start in Noord-Ierland bijvoorbeeld, of in Nederland tot drie keer toe. Lastig is dat niet, over Ierse of Nederlandse wegen rijden, maar de reis heen en terug is dat natuurlijk wel.

In een wanhopige zoektocht naar een eigen

identiteit werden al snel extremen opgezocht, ook geholpen door het parcours en het tijdstip van organiseren. Wie het in mei boven de 2.000 meter zoekt, vraagt om sneeuw en afgelaste etappes. De Giro is kouder, steiler, hoger, natter en mistiger dan welke wedstrijd ook. In 1968 eindigde een etappe voor de tweede keer boven op de Tre Cime of Drei Zinnen in de Dolomieten. Merckx reed er het hele peloton naar huis in wind, sneeuw en hagel. Wel heroïsch, maar even goed onverantwoord, evenals de etappe van 1989 die in ijsneeuw over de Gavia moest, waarna de renners ook nog eens de gevaarlijke afdaling naar Bormio op besneeuwde wegen moesten nemen.

Ook in de recentere Giro's kunnen de aankomsten ongemeen lastig zijn, tot soms op hellingen waar je normaal alleen maar met een mountainbike kunt komen, zoals een klimtijdrit op de onverharde weg naar het skigebied Kronplatz, waar de zwaardere renners met een triple (drie tandwielen) naar boven reden. Of de Colle delle Finestre in 2005, ook onverhard. Uiteraard ontbraken ook de *strade bianche* van Toscane niet.

De Giro, die gisteren van start ging op Sardinië met een Grande Partenza (copy-paste van de 100ste Grand Départ van de Tour in 2013 op Corsica), is de enige grote ronde die over 24 dagen gepland staat en die drie rustdagen heeft tegenover twee voor de Tour en de Vuelta.

Verplaatsingen tussen de etappes kunnen dan weer ongemeen lang zijn en van gevaar zijn ze ook niet bang: aankomsten beneden in een dorpje na een gevaarlijke brede afdaling die ineens overgaat in een smal steegje, de Giro draait er zijn hand niet voor om.

Namens sponsor Pirelli een prijs voor de beste daler in het leven roepen (en na protest afvoeren), het zegt alles dat niemand bij de organisatie zelfs maar op de gedachte kwam dat dit een fout signaal is. De Giro heeft in honderd edities drie doden op het donkere palmares, twee daarvan in een afdaling.

En dan is er nog de staat van de wegen, vaak slecht en in het zuiden zo vies dat de minste regenbui ellende veroorzaakt. In 2008 was de Giro in Napels. Het begon plots te regenen en een half peloton ging onderuit, zelfs de aansnellende mecaniciens vielen over de glibberige oliewegen.

Foute symboliek

De Giro heeft niet noodzakelijk meer hoogtemeters dan de Tour, die vaak in tussenetappes ook het middengebergte of de heuvelachtige regio's aandoet. In de Giro wordt ook doorgaans minder nerveus gereden van bij het begin, maar uiteindelijk valt die zwaarder uit dan de Tour door de opeenvolging van bergetappes in de laatste week. Dat heeft dan weer te maken met een meteorologische logica: hoe later in mei, hoe beter het weer in de bergen en minder kans op sneeuw.

Al mocht Nederlander Steven Kruijswijk vorig jaar van geluk spreken dat hij in de afdaling van de Colle dell'Agnello tegen een royale sneeuwmuur crashte en niet tegen een rotswand.

De Giro heeft niet de uitstraling van de Tour, en daarom heeft men van spektakel de unieke verkoopstrategie gemaakt. 'Extremer, gekker,



► Eddy Merckx wint de mensonterende rit naar Tre Cime (1968) en deklasseert het gehele peloton. Hij pakt in die tiende etappe de roze trui en gaf die niet meer af.

© BELGA IMAGE

gevaarlijker', werd het devies. Aanvankelijk ook langer, als in langere etappes.

De zwaarste wielervedstrijd ooit moet de Giro van 1914 zijn geweest, een paar maanden voor het begin van de Eerste Wereldoorlog. Maar liefst vijf etappes waren langer dan 400 kilometer. De winnaar was gemiddeld zeventien uur onderweg. Slechts één op de tien gestarte renners haalde de eindstreep.

Drama en spektakel voorop, sport is als opera in Italië. Het was een ex-journalist, Angelo Zomegnan, die daar als Giro-directeur deze eeuw nog een schep bovenop deed. Zijn hoogte- en vervolgens dieptepunt beleefde hij met de Giro van 2011, waarin niet minder dan acht aankomsten bergop en drie tijddritten waren opgenomen. Het was de editie waarin Wouter Weylandt overleed na een zware val in een afdaling.

Dat drama kan niet direct gelinkt worden aan de zwaarte van de Giro, maar had wel veel, zo niet alles te maken met het ondergeschikte belang van de veiligheid. In die editie stond de afdaling van de Monte Crostis gepland. Niet alleen moesten daarvoor meer dan duizend bomen worden omgehakt, maar de hele afdaling werd 'beveiligd' met honderden meters skinetten en driehonderd matrassen. Na de dood van Weylandt wilde het peloton de Crostis niet meer.

Zomegnan moest na die Giro ontslag nemen en werd opgevolgd door Michele Acquarone. Die ging de Giro moderniseren, maar het eerste wat hij deed, was in de kleinere rittenwedstrijd Tirreno een aankomst leggen op een helling van 27 procent op gladde middeleeuwse stenen. In 2014 is ook Acquarone ontslagen, na een financieel schandaal.

Inzake foute symboliek kunnen ze er daar wat van. Dat de beklimming van de Mortirolo dit jaar opgedragen wordt aan ex-winnaar Michele



► Fransman Jean-François Bernard ploegt door de sneeuw op de Passio di Gavia, in 1988.

© PHOTO NEWS

Scarponi die twee weken geleden bij een verkeersongeval het leven liet, daar valt geen mens over. Maar in 2014 werd de aankomst naar Plan di Montecampione één groot eerbetoon aan Marco Pantani, omdat hij daar in 1998 had gewonnen. Er was en is nog steeds geen reden om op het graf van de arme drommel te spuwen, maar een bescheiden hommage was meer op zijn plaats geweest. Alleen de Giro zet een cocaïne-verslaafde en hardleerse dopinggebruiker op een piëdestal.

De teloorgang van het Italiaans wielrennen

Het Italiaans wielrennen deed het lang beter dan het Franse. De Giro werd zes keer gewonnen door een Franse renner, maar de Tour werd tien keer gewonnen door een Italiaan.

Vincenzo Nibali in 2016 en **Marco Pantani** in 1998 zijn de laatste Italiaanse winnaars in Frankrijk. De laatste Franse winnaar van de Giro heet **Laurent Fignon** en dat is al geleden van 1989.

Dit jaar heeft Italië, behalve twee dopingzondaars (**Pirazzi** en **Ruffoni**) weer een Girofavoriet met

Vincenzo Nibali, een van de zes renners die ooit alle drie de grote rondes hebben gewonnen. Er is evenwel een klein probleem en dat heet **Nairo Quintana**, die veel meer favoriet is dan de Haai van Messina.

Nibali is de laatste van een niet al te grote generatie Italiaanse wielrenners en daarna gaapt de grote leegte. Ooit was Italië het epicentrum van het cyclisme, met *campionissimi* als **Girardengo**, **Binda**, **Bartali**, en **Coppi**, maar ook met iconi-

sche fietsmerken als **Colnago**, **De Rosa**, **Campagnolo**.

Niet zo heel lang geleden werd tot een derde van het peloton bevolkt door Italianen of Italiaanse ploegen, en tot in het begin van deze eeuw had Italië nog vier prof- en zes procontinentale ploegen. Deze Giro is historisch in negatieve zin: voor het eerst staat er geen Italiaans World Tour-team aan de start. Reden? Met het verscheiden van

Lampre-Merida is het laatste volledige Italiaanse topteam verdwenen.

Italiaanse renners,

ploegleiders, mecaniciens, dokters en trainers hebben zich in een sportieve diaspora verspreid over de andere ploegen. Als reden wordt vaak de belabberde Italiaanse economie aangegeven, maar de laatst bijgekomen Italiaanse sponsor, **Segafredo**, ging veilig onder dak bij het Amerikaans gestructureerde **Trek**.

Vreemd genoeg is Italië nog steeds het land met de meeste profs in de World Tour. Met 61 stuks gaat het Frankrijk, België, Spanje en Nederland vooraf, maar het ontbreken van Italiaanse profteams op het hoogste

niveau is een slechte zaak voor de gemiddelde Italiaanse wielrenner. Die zal in de toekomst moeilijker aan de bak komen in buitenlandse teams, waar lokale renners interessanter zijn voor de kleinere sponsors.

Het laatste grote Italiaanse talent raakte dan wel weer makkelijk onder de pannen, en nog wel bij het grote Sky. Hij heet **Gianni Moscon**, is 22, maar die zullen we ook niet zien: hij staat zes weken aan de kant omdat hij de zwarte Franse renner **Kévin Reza** racistisch heeft bejegend.

