

Niks minder dan een cultuurshock was het, toen ze kwamen met hun Jaguars en hun bussen als ruimteschepen. Ze introduceerden nieuwe trainingsmethoden, hanteerden een andere sporttaal en droegen fancy koerstenues. Koers werd *cycling and so very British*. Toen ze wonnen, was iedereen mee.

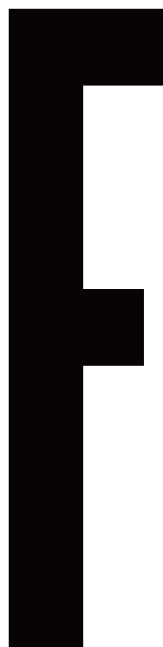
tekst Hans Vandeweghe illustratie Wendy van Santen & Hans Bolleurs

DE BRITSE REVOLUTIE



Reportage

Angelsaksische coureurs: van dwangarbeiders tot hipsters



Frankrijk, Italië, België, Spanje en op respectabele afstand Nederland en Duitsland: dat is ongeveer de pikorde van de *home nations* van de regionale passie wielrennen. Die West-Europese landen hebben sinds de eeuwwisseling het uitzicht van De Koers bepaald, zowel binnen als buiten het peloton.

Coureurs waren bij ons jongens van de boerenbuiten. In Frankrijk noemde men hen liefkozend *les forçats de la route*, dwangarbeiders van de weg. Ze waren groot en sterk geworden op smalle wegen waar het altijd nat en modderig lag en waar het zonlicht nooit scheen en altijd waaide of bergop ging, of allebei. Alleen, professioneel wielrennen is niet ontstaan in Europa, maar wel in de Angelsaksische wereld, meer bepaald in de Verenigde Staten. In New York nog wel, waar in 1879 een velodroom werd gebouwd, Madison Square Garden. Met de fiets op de piste rijden was in die tijd de best betaalde Amerikaanse sport.

De betere renners konden tot 150.000 dollar (134.000 euro) per jaar verdienen. De eerste internationale wielster sprak (Amerikaans) Engels en was ook nog eens zwart: Major Taylor, de eerste sprintwereldkampioen (1899) ooit, maakte er een gewoonte van om het hele veld te dubbelen. Hij reisde vaak naar het oude continent en was ook in Frankrijk een gevierd atleet.

De eerste echte wedstrijd met fietsen – toen nog met een klein voorwiel – was dan wél weer een Europees voorrecht. Op 31 mei 1868 werd in het Parc de Saint-Cloud in Parijs een race over 1.200 meter gehouden, maar het was een Engelsman, James Moore, die won.

Later dat jaar zou hij ook de eerste lange wedstrijd, tussen Parijs en Rouen, op zijn naam schrijven. 123 kilometer in goed 10 uur.

Zelfs de eerste dopingdode was een Engelsman, maar dat was een vergissing. Hoewel Arthur Linton in de geschiedenisboeken staat als overleden ten gevolge van 'middelen' na Bordeaux-Parijs in 1886, stierf hij pas in 1891, maar van buiktyfus. De tweede dopingdode, dus eigenlijk de eerste, was een Brit en zijn naam is Tom Simpson. Hij stierf in 1967 op de Mont Ventoux.

Kromgebogen over het stuur

Om een lang verhaal kort te maken: de Angelsaksen waren altijd al heel erg *into biking*, compleet met de uitwassen van die sport, maar hun vervoermiddel werd tot de Tweede Wereldoorlog door de Britse verkeersbepalingen aan banden gelegd. Zo mocht *the bicycle* op de meeste wegen bijvoorbeeld niet sneller dan een paardenkoets. *Le cyclisme, il ciclismo* of de koers werd zo vooral een sport voor harde West-Europese mannen die kromgebogen over hun stuur tegen de wind of de helling zich een weg baanden naar voren.

Het prototype van die hardheid was de kampioen aller kampioenen, Eddy Merckx. Naast de fiets best een mooie jongen, op de fiets een kruising tussen een beul en een kannibaal, wat ook zijn bijnaam werd. Zij die wel in stijl reden, waren uitzonderingen en kregen eretitels als *Le Pédaleur de Charme* (Hugo Koblet), *Il Campionissimo* (Fausto Coppi), *Le Gitan* (Roger De Vlaeminck), *Glamourboy* (Fons De Wolf), *L'Enfant Prodige* of *Il Bimbo d'Oro*, Frank Vandenbroucke.

Deze Vandenbroucke uit een dorpscafé in het boertige Ploegsteert was erg begaan met zijn look. Toen hij ooit nieuwe koersschoenen kreeg, gebruikte hij zijn handen als voeten en draaide rondjes met de schoenen. Hij wilde zelf zien hoe mooi ze wel niet waren in beweging.

De Vandenbrouckes van deze wereld waren uitzonderingen. De *look and feel* van het wielrennen veranderde niet of nauwelijks tussen 1960 en begin deze eeuw. De shirts werden zelfs spuuglelijker met het decennium, hoekige fietsen bleven hoekig en de bonkige mannetjes bonkig. Er werd veel geruzied en gekonkelfoed en gedopeerd uiteraard, dat was de koers.

En toen kwamen de Amerikanen: eerst Greg LeMond en later Lance Armstrong. Beiden reden nog altijd in lelijke outfits, maar het professionalisme nam toe. LeMond reed de befaamde afsluitende tijdrit van 1989 waarin hij Laurent Fignon het geel afhandig maakte, met een spaghettistuur. Dat was de eerste wezenlijke verandering aan de opbouw van een racefiets in honderd jaar. Dat stuur had hij

gehaald uit het nog jonge triatlon, en hoewel het stuur ook geen toonbeeld van design was, bleek het hoogst efficiënt. Het zou alvast van het tijdrijden een totaal andere discipline maken.

Ook het jargon veranderde. De taal van de langere wedstrijden als de Tour de France werd half-Engels. Een tijdrit of *contre la montre* werd een TT, een sprinttreintje een *lead out*, de bergprijs werd *king of the mountain* en eten deden ze voortaan in de *feed zone*. Er werd ook anders getraind. Of beter: er werd getraind zoals andere uithoudingsporten dat al decennia lang deden. Gericht op pieken, met rustperiodes, onderbouwd door sportfysiologie en sportvoeding, twee specialismen die ook deels hun oorsprong vonden in de Angelsaksische wereld.

De cx als waarde voor de aerodynamica deed samen met de windtunnel zijn intrede. Onze wielrenners trainden tot dan vooral kilometers die ze onderbraken met intensievere kilometers, de zogeheten 'blokjes'. De meeste van onze dwangarbeiders zaten nog altijd op hun fiets als sandwichmen, beplakt met allerlei kleine en grote sponsors in de meest incompatibele kleuren, een gevolg van het klassieke businessmodel van de West-Europese koers.

En toen kwam Sky

Op 26 februari 2009 zou het cyclisme een andere weg inslaan. De Britse commerciële zender en wereldspeler BSkyB kondigde aan voortaan ook een wegploeg te sponsoren, in navolging van het wielbaanprogramma waar ze al klauwen vol geld in investeerden. Hun insteek was totaal anders dan de klassieke *home nations*. Zij zouden een wetenschappelijke vertaalslag maken van de wielbaan naar de weg. Het oude wielrennen keek verbaasd en lachte minzaam. *Wait and see*.

Toen Sky in de Omloop Het Nieuwsblad van 2010 landde op het Gentse Sint-Pieterslein – ze kwamen gewoon aangerezen zoals de anderen, maar het had iets weg van een landing van elitetroepen – deden ze dat niet met Skoda's of Peugeot's maar met Jaguars als *team cars*, een gigantische truck en een bus die dubbel zo groot leek als die van QuickStep, onze Vlaamse referentie.

Uit de truck kwamen gloednieuwe gelikte Pinarello-fietsen, Italiaans design en ook nog eens performant. Uit de bus kwamen ruimtemannetjes gewandeld, ingepakt in een outfit bestaande uit drie kleuren: donkerblauw, hemelsblauw en wit. Daarop één grote sponsor: Sky, in kleine, mooi gestileerde letters. Toch wel het mooiste wielershirt van het peloton, vonden ook de oude koerskrokodillen meteen. Wielrennen werd meteen ook een beetje voetbal, want op de zijkant van het shirt



Renner Bradley Wiggins in een truitje van zijn eigen collectie voor Fred Perry. baardmens, non-conformist tot in de kist en prototype van de eiland-Brit.



De eerste internationale wielster in 1899: Major Taylor. Hij maakte er een gewoonte van om het hele veld te dubbelen.

stond de naam van de renner. Zes uur later reed Juan Antonio Flecha namens Sky victorieus alleen over de streep in Gent. Dat was ook het enige wapenfeit van het eerste jaar van Sky, en daar werd dan smalend om gelachen.

Het beste moest nog komen, want deze Britse revolutie was méér dan marketing en een nieuwe *look and feel*. Er zat wetenschap achter en ook die was relatief nieuw voor de planeet Koers. Om correct te zijn: in de Angelsaksische wereld zijn het de Australiërs die de weg hebben getoond. In de nasleep van de desastreuze Olympische Spelen van Montreal 1976 (geen enkele keer goud) richtten ze een jaar later het Australian Institute of Sports op. Meteen was wielrennen een speerpuntsport: men maakte vooral baanwielrenners. Sterke kerels met een grote motor en veel vermogen, of kleine sterke mannetjes met fantastische coördinatie werden geselecteerd. De Aussies beheersten een tijdlang het baanwielrennen, maar stuurden ook geregeld goeie wegwielrenners onze kant op.

Toen de Britten na Atlanta 1996 in een olympische depressie verzeilden omdat alleen de oude roeier Steve Redgrave met goud naar huis was gekomen, haalden ze heel wat uit Groot-Brittannië vertrokken brains terug naar het moederland en plukten na Sydney 2000 ook Australische trainers weg.

Er was wel degelijk nog een andere weg naar Rome dan via Vlaanderen, Frankrijk of zelfs Italië. De wielbaan van Manchester zou een voornaam tussenstation worden. Wielrennen is in essentie een hele simpele sport waarbij alles draait om geleverd vermogen, uitgedrukt in de eenheid watt. De formule van vermogen zegt het: arbeid gedeeld door tijd. Wat je in de motor stopt – op voorwaarde dat de motor groot en goed genoeg is – komt er vroeg of laat uit. Dat was de Britse wetenschappelijke logica, niet gehinderd door de traditie.

Bradley Wiggins was zo'n man van het vermogen, aanvankelijk voor vier minuten. Hij kroop uit zijn Britse proefbuis voor de Spelen van Peking 2008 en pakte daar voor de tweede keer achtervolgingsgoud. Een jaar later streed hij mee voor het podium in de Tour de France, in 2012 won hij de Tour, en zijn luitenant bij Sky – Chris Froome, een blanke Keniaan godbetert – werd tweede. Die zou later twee keer de Tour winnen en is ook dit jaar weer de grote favoriet.

Cultuur; fietscultuur

Bradley Wiggins werd de hipster onder de renners. Zijn opvolger Froome is net iets te onaards mager en saai om hem als stijlicoon naar de kroon te steken. Wiggins is een baardmens, een non-conformist tot in de kist, met schitterende teksten als hij er zin in heeft. Geen beauty, die Bradley, maar meer het prototype

Angelsaksische coureurs: van dwangarbeiders tot hipsters

van de eiland-Brit, getekend door een gebrek aan andere dan Britse genen, het bovenmatig drankgebruik van zijn voorvaders – waar hij zelf ook af en toe in vervalt – en het gemis aan zon.

Tegelijk met de opkomst van Wiggins en Sky vielen de Britse steden ten prooi aan een nieuwe fietscultuur. Klassieke stalen race bikes waren weer in. Fixies – met één vast verzet – werden ineens de norm in het straatbeeld en wie vandaag door Londen wandelt, ziet niet alleen meer de koeriers op doortrapfietsen. Ook de yuppen jagen door de straten van The City met hun laptops op de rug en één na één moeten ook de steden van het Europese vasteland voor de bijl, al is bij ons een fixie zonder rem (zoals die in Manhattan nog altijd wordt gebruikt) absoluut verboden.

Paul Smith

De fixierijders hebben zonder uitzondering speciale aangepaste kledij. Koeriers houden het nog bij eenvoudige streetwear, maar voor hoger op de maatschappelijke ladder is een heel gamma beschikbaar, te beginnen bovenaan met de 531-collectie van Paul Smith. Deze Paul Smith heeft zelfs een fiets in de aanbieding: een fixie natuurlijk. Een stalen frame, twee tandwielen en een ketting, twee wielen, een stuur en voorrem, dat alles in mat zwart en licht in gewicht, is de uwe voor 6.500 euro.

Paul Smith is 70 en heeft ooit ambitie gehad om profrenner te worden, maar die hield hij al die tijd netjes voor zichzelf. In een interview met *The Telegraph* outte hij zichzelf als een koersaficionado die in Nottingham op zoek ging naar tijdschriften met daarin plaatjes van mooi uitziende renners. “Ik herinner mij Fausto Coppi, maar ook Rik Van Looy, twee mooie renners die als gebeiteld op hun fiets zaten en strak in een mooi shirt.”

In 2007 werkte Smith een eerste keer voor het high-end merk Rapha (*zie kader*) en ontwierp een Grand Départ-shirt ter gelegenheid van de Tour-start in Londen. In 2014 lanceerde hij zijn 531-lijn middels een controversieel filmpje waarin de ex-prof (en op doping betrapte) David Millar zijn producten aanprees.

Wie wil fietsen op zijn Brits, heeft een aardige portemonnee nodig. In tegenstelling tot de klassieke wielerslanden waar de racefiets ook van het volk was/is, scoort het sportief fietsen en de bijbehorende stijl in de Angelsaksische landen vooral bij de betere middenklassers. Wie interesse heeft: een waterproof fietsjasje kost 380 euro en een bijpassende backpack 500 euro. Maar dan fiets je wel in Paul Smith, het favoriete merk van Vlaanderens favoriete wielcommentator, Michel Wuyts.

Rapha, mode voor mamils



In de jaren 50 weigerde de Tour de France andere teamsponsors dan fietsmerken. Daar vond het team van ploegleider Geminiani iets op. Zij hadden als sponsor St.Raphaël, een Frans aperitief, afgekort tot Rapha. Op de shirts verscheen Rapha en daaronder Geminiani. “Hoezo verboden?”, repliceerde Raphaël ‘*Rapha pour les amis*’ Geminiani, “Rapha is mijn voor-naam.” Aan die anekdote ontleent het exclusieve en iconische Britse fietskledingmerk zijn naam. Het ontstond in 2004 in de geest van ene Simon Mottram toen die naar de bestaande fietskledij keek en geschokt was door de slechte pasvorm, de foute materialen en de lelijkheid.

Rapha kwam van in het begin met strakke kleuren, veelal pastel, gecombineerd met één andere kleur en het strakke mooie Rapha-logo. Een koersbroek was altijd zwart, met één kleur-element. Rapha beloofde comfort

en kwam die belofte ook na. Het bracht ook stijl. De outfit van Sky is met afstand de mooiste van het hele peloton en ook onder de recreanten haal je er de Rapha-adepten van ver uit. In Engeland is het recreantenwielrennen opgedeelde in Rapha-haters en -lovers. Het merk gaat over de tong en dat is meer dan je kunt zeggen van andere merken. Rapha is in Londen het favoriete merk geworden van de *mamil*, een acroniem voor *middle aged men in lycra*. De omzet steeg elk jaar, maar 80 miljoen euro is natuurlijk niets vergeleken met grote sportmerken.

Exclusief

Belgische retailers kregen vorig jaar te horen dat ze vanaf 2016 geen Rapha meer konden verkopen. Rapha gaat terug naar de roots: onlineverkoop of vanuit de Rapha-conceptstore. Die heet Rapha Cycle Club en daarvan zijn er wereldwijd maar negen plus één outlet. De dichtste Cycle Club vind je in Amsterdam.

Dit jaar krijgt Rapha extra veel kritiek omdat het een nieuwe, superdure versie van de klassieke koersbroek en koersshirt op de markt heeft gebracht: de Shadow houdt regen tegen en zou toch extreem zweetademend zijn, en kost in een setje maar liefst 650 euro. Daarvoor koop je bij Decathlon – ook van uitstekende kwaliteit – tien high-end fietsbroeken en shirts.

‘Onze’ renners waren lange tijd rijdende reclameborden, maar nu moet het wielrennen er ook goed uitzien.

