

Die gekke Giro



Het peloton rijdt langs de besneeuwde flanken van de Gran Sasso. De favorieten houden zich gedeisd in deze 218 kilometer lange Giro-etappe. © AFP

Op Twitter heeft een discussie gewoed over de zin en onzin van de triptiek Vuelta-Giro-Tour, in die strakke volgorde. Toch zat er een logica in die opbouw. Althans voor Remco Evenepoel, een atleet met schijnbaar onbegrensde mogelijkheden, maar ondanks die grote ronde op het palmares zonder al te veel ervaring en met een jonge ploeg.

Er was één grote maar: zou je dat wel doen, die gekke Giro? Die is doorgaans minder hectisch dan de Tour, maar het weer is er slechter dan in Spanje en in Frankrijk, de hellingen zijn steiler en het parcours is gevaarlijker. De Giro is al te vaak wat het wielrennen niet meer zou moeten zijn: een gladiatorenstrijd waarbij slachtoffers vallen.

Hoe en waarom de Giro gevaarlijker is dan iedere andere grote ronde, daar bestaat geen twijfel over: drama en spektakel staan voorop, sport als opera. De Giro wil niet het Italiaanse doorslagje van de Tour zijn, maar dat is het wel. De Tour dateert van 1903, initiatief van de sportkrant *L'Equipe*. In 1909 ging de eerste Giro van start, initiatief van de sportkrant *La Gazzetta dello Sport*.

In 1919 begon *L'Equipe* met de gele trui, naar het gele papier waarop de sportkrant toen werd gedrukt. Hup, in 1931 volgde de Giro met de roze trui, met dank aan het roze papier van de *Gazzetta*. In 1910 trok de Tour voor het eerst naar het hooggebergte (de Pyreneeën) en een jaar later moest de Giro ook de bergen in.

Probleempje waren de slechte wegen in de bergen, tot iemand suggereerde dat naar Sestriere een soort weg bergop lag die ook echt op een weg leek.

Aan hellingen sinds een jaar of vijftig geen gebrek meer en deze eeuw is het devies in de Giro: hoe vaker en hoe steiler, des te beter. De Zoncolan, de Moritirolo, een klimtjodrit op een skipiste (Kronplatz of Plan de Corones) of nog gekker, het kan niet op in de Giro. Die van 2011 was de ergste: maar liefst acht etappes eindigden bergop en daarbij waren er ook nog eens drie tijdritten.

2011 was de editie waarin Wouter Weylandt overleed na een zware val in de afdaling van de Passo del Bocco. Dat drama kan niet direct worden gelinkt 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 ook de afdaling van de Monte Crostis gepland. Niet alleen werden daarvoor meer dan duizend bomen omgehakt, de hele afdaling was

zo gevaarlijk dat ze werd 'beveiligd' met honderden meters skinetten en driehonderd matrassen. Na de vreselijke crash van Weylandt wilde het peloton de Crostis niet meer aandoen.

De gekke Giro is zich van geen kwaad bewust. In 2017 wilde hij zelfs met Pirelli als sponsor een prijs voor de snelste daler invoeren. Ook daar stak het peloton een stokje voor. Renners weten maar al te goed hoe gevaarlijk koersen in Italië en dus in de Giro is. Dat zag je afgelopen woensdag in de rit naar Salerno toen ze met een half uur vertraging op het traagste uurschema arriveerden omdat ze elke bocht, elke afdeling uiterst voorzichtig reden.

Desondanks werd het een incidentrijke rit. Een zwerfhond zorgde al snel voor ravage bij Soudal-QuickStep en de roze trui lag er ook bij. De hele rit ging het goed, tot op zes kilometer van de aankomst in een flauwe bocht een aantal renners onderuit gingen over het natte, pas aangelegde en o zo vettege asfalt. Primož Roglič, de grootste uitdager van Evenepoel, moest vol aan de bak en toen hij weer aansloot, ging in de hectiek van de spintvoorbereiding Evenepoel zelf in de fout en viel op zijn beurt. Al was het vreemd dat hij daar niet door meer ploegmaats werd beschermd. Lance Armstrong was dit nooit overkomen.

Ten slotte gleed Mark Cavendish na een circusnummer nog als vijfde over de aankomst. Het deed denken aan de rit in 2008 in Napels toen de helft van het peloton viel over spekgladde, olienatte wegen en de aangesnelde mecaniciens zich evenmin recht konden houden.

Geen wedstrijd die het wielrennen vaker een spiegel voorhoudt dan de Giro. Als wielrennen een volwassen, keurig georganiseerde en goed bestuurde sport zou zijn, dan zouden ze in vlakke etappes al veel eerder dan de laatste drie kilometer de tijdsopname neutraliseren. Dan zouden ze in massasprinten het aantal toegelaten renners per ploeg vanaf kilometer vijf beperken. Dan zou de rennersvakbond zonder garantie op schoongespoten wegen weigeren in het zuiden van Italië te koersen. En ga zo maar door.

En als de organisatoren van de Giro een beetje normaal hadden gedaan en geen moordende derde week hadden geprogrammeerd, dan zou de Gran Sasso van gisteren niet de grote sof zijn geworden. Dertig man, onder wie alle toppers, die zij aan zij naar boven rijden, nooit gezien. Als opgestoken vinger naar de organisatie kon dat tellen.

De Giro is al te vaak wat het wielrennen niet meer zou moeten zijn: een gladiatorenstrijd waarbij slachtoffers vallen