

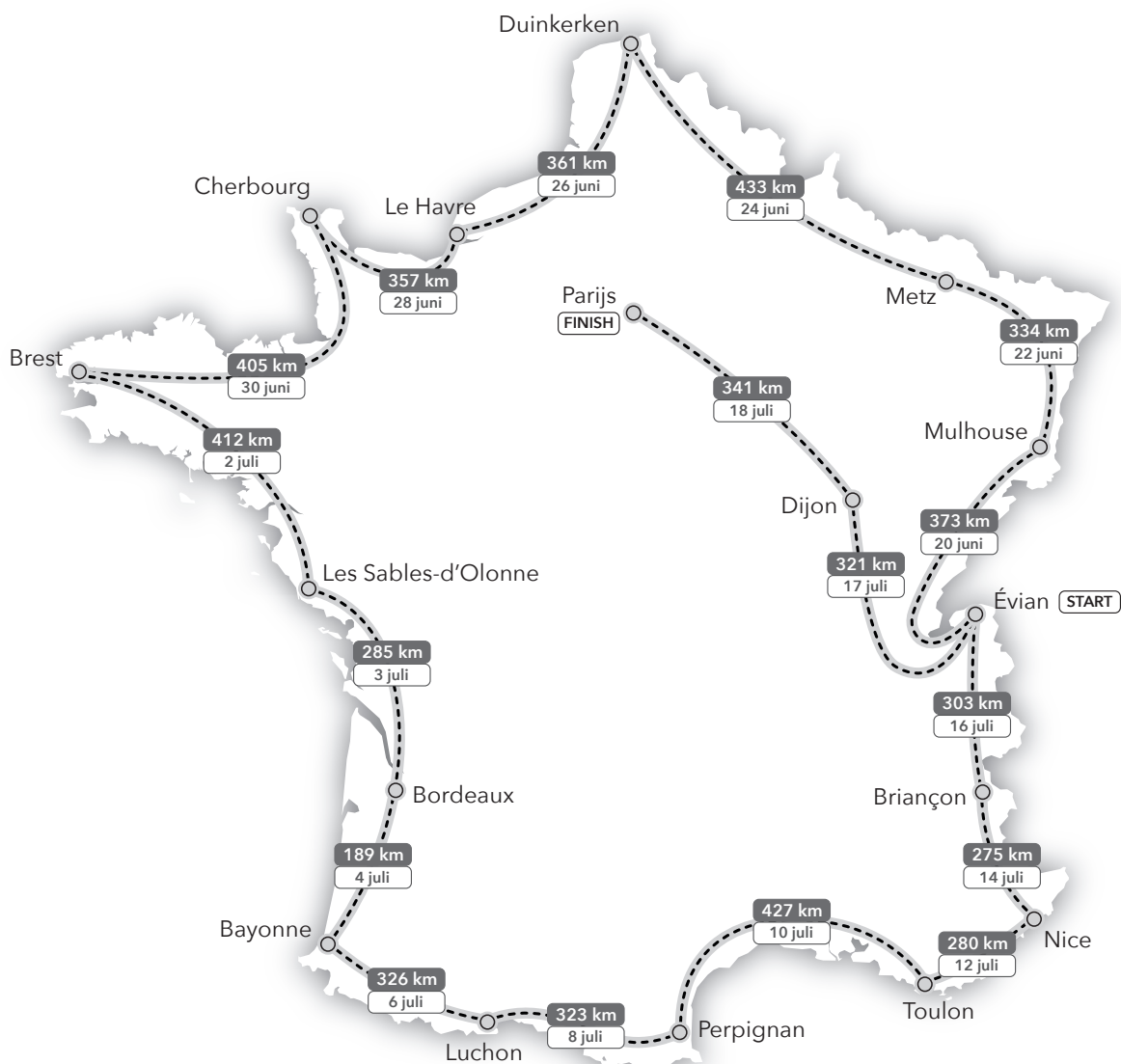
# In dit nummer

---

|                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| Voorwoord                                                               | 7   |
| 1. Het defilé                                                           | 8   |
| 2. Een vreemde Italiaan en een stoere Belg                              | 10  |
| 3. Favorieten en fietsenmakers in een stoomtrein                        | 16  |
| 4. Opstandige renners en lastige journalisten                           | 22  |
| 5. Een chique etappe                                                    | 31  |
| 6. Een stofbril en een stukje kaas ( <i>1ste etappe</i> )               | 32  |
| 7. Hitte, stof en gangsters ( <i>2de etappe</i> )                       | 43  |
| 8. Een coup op de kasseien ( <i>3de etappe</i> )                        | 50  |
| 9. Een machtige jacht ( <i>4de etappe</i> )                             | 57  |
| 10. Een vreemde finale ( <i>5de etappe</i> )                            | 65  |
| 11. Lekke banden ( <i>6de etappe</i> )                                  | 70  |
| 12. Een hete nacht ( <i>7de etappe</i> )                                | 78  |
| 13. De conciërge van Desgrange ( <i>8ste etappe</i> )                   | 83  |
| 14. Twee nieuwe records ( <i>9de etappe</i> )                           | 88  |
| 15. AY-AY-AY-AY-AY ( <i>10de etappe</i> )                               | 95  |
| 16. Volle form en gezond als een blik ( <i>11de etappe</i> )            | 111 |
| 17. Een arme isolé ( <i>12de etappe</i> )                               | 121 |
| 18. De verkeerde Fransman (en ander Frans leed) ( <i>13de etappe</i> )  | 127 |
| 19. Voetremmen in een donderbui ( <i>14de etappe</i> )                  | 137 |
| 20. Een giftig complot? ( <i>15de etappe</i> )                          | 146 |
| 21. Iedereen heeft er schoon genoeg van ( <i>16de etappe</i> )          | 154 |
| 22. Het gouden boek van de onsterfelijke fietser ( <i>17de etappe</i> ) | 156 |
| 23. Een nieuwe Tour                                                     | 165 |
| 24. Van straten en standbeelden                                         | 169 |
| 25. De Tour van 1926, maar dan nog eens                                 | 179 |
| Dankwoord                                                               | 185 |
| Deelnemers                                                              | 186 |
| Uitslagen                                                               | 188 |

# Tour de France

20 juni - 18 juli 1926



# Voorwoord

---

Soms geloof je je ogen niet, ook niet nadat je ze nog eens hebt uitgewreven. Maar ze stonden er echt, daar op die wielerbeurs in Wanze, niet ver van Huy: vijf jaargangen van het weekblad *Le Miroir des Sports* uit de jaren twintig van de vorige eeuw. Fraai gebonden, puntgaaf.

Ik koos de jaargang 1926. Het jaar van de langste Tour. De Tour met een bergrit die te boek staat als de zwaarste ooit.

Terwijl ik bladerde door de jaargang en werd gegrepen door de oude foto's van stoffige renners op stenige bergpaden en onverharde wegen, kwam een idee op dat al eerder was opgeborreld na lezing van Benjo Maso's boek over de Tour de France van 1948, *Wij waren allemaal goden*. Zo'n boek over één Tour wilde ik ook maken. Maar over welk jaar? *Le Miroir des Sports* wees me de weg: 1926.

Hoe was het voor de renners om een Tour van 5745 kilometer te rijden? Was de Pyreneeënetappe van Bayonne naar Luchon zo hels als vaak is geschreven? Wat gebeurde er dan? En waarom kreeg de Tour na 1926 een heel ander gezicht?

In de loop van mijn onderzoek kwamen daar twee thema's bij. Wielrennen zit vol sterke verhalen. Maar welke zijn waargebeurd en welke zijn zwaar aangedikt? Het antwoord is deels te vinden in de Tourverslagen uit de kranten en weekbladen van toen. Door die te vergelijken met de verhalen die later zijn geschreven, zijn de mythes te onderscheiden van wat er werkelijk gebeurde.

Het tweede thema betreft de kranten en de journalisten die de Tour volgden. Zij fietsten niet. Maar zonder hun verslagen hadden we niets van de Tour geweten. De Tour kan niet zonder renners, maar ook niet zonder journalisten. Via hun ogen volgden miljoenen Fransen de Tour. Wat zagen de reporters uit 1926 eigenlijk? Hoe werkten zij? Waren ze objectief? Hadden ze belangen waardoor ze zich lieten leiden?

Al deze vragen komen aan de orde in dit boek. Het is een poging de Tour van 1926 te beschrijven zoals die was: zonder opsmuk, ontdaan van mythes en met aandacht voor de kanshebbers én de krabbelaars die op 20 juni 1926 begonnen aan de langste Tour de France uit de geschiedenis.

KOOS SCHWARTZ

# 1. Het defilé



ET IS HALFZES IN DE OCHTEND van vrijdag 18 juni 1926. Ondanks dat vroege uur ziet het rond de Porte Maillot in Parijs zwart van de mensen. De belangstelling gaat uit naar een groep mannen. Ze hebben petten op hun hoofd, dragen jasjes en een lange broek. Sommigen hebben een das geknoopt, anderen een vlinderstrikje. Ze zien er keurig uit. Allemaal hebben ze een racefiets in de hand. Aan de stangen hangt een nummer.

De mannen met de fietsen die wat met elkaar keuvelen, zijn de deelnemers aan de twintigste Tour de France; 126 coureurs hebben zich ingeschreven, 44 renners die deel uitmaken van een gesponsorde wielerploeg en 82 mannen die de Tour op individuele basis rijden. Zij worden *isolés* genoemd of *touristes-routiers*.

Ze zijn vanuit Frankrijk, Luxemburg, België, Zwitserland en Italië naar Parijs gereisd. Ze hebben zich gemeld bij de burelen van *L'Auto*, het sportblad dat de Tour organiseert. Ze hebben op de weegschaal gestaan en zijn gefotografeerd; hun namen hebben in *L'Auto* en veel andere kranten gestaan. Van de 44 profs heeft *L'Auto* gewicht, leeftijd, woonplaats en de zwaarte van het gebruikte verzet gepubliceerd – de deraillieur moet nog worden uitgevonden.

De meeste belangstelling gaat uit naar de man die net het nummerplaatje 1 heeft gekregen en dat aan zijn fiets heeft bevestigd: Ottavio Bottecchia, de Italiaan met zijn donkere huid en zijn vreemde gezicht. Twee keer heeft hij de Tour al gewonnen. Hij kan de eerste renner worden die drie opeenvolgende Rondes van Frankrijk wint. Vlak bij hem staat een man met nummer 8. Alleen de kenners weten dat hij Alfonso Piccin heet: dorpsgenoot, vriend en toeverlaat van Bottecchia. Niet ver van de twee Italianen staat een stevige Vlaming die met Bottecchia het vaakst als favoriet voor de eindzege wordt genoemd. Het is Lucien Buysse. Hij rijdt met nummerplaatje 2.

Iets voor zes uur klinkt een fluitje. De renners stappen op hun rijwielen. Voorop rijdt een agent met nummer 12.706. Daarna volgt een legertje andere agenten. Direct daarachter zien de toeschouwers de rijzige gestalte van Nicolas Frantz, de kampioen van Luxemburg. In zijn hand heeft hij een vlag van Alcyon, de fabrikant van fietsen, motoren en kleine auto's die al jaren een wielerploeg sponsort en die weer met een sterke formatie aan de Tour deelneemt. Na Frantz volgen vier van zijn ploeggenoten, dan weer vier en dan drie. Zo wil Henri Desgrange het hebben, zo is het eerder in *L'Auto* verordonneerd. En als iets in *L'Auto* heeft gestaan, dan dienen de renners en ploegleiders zich daar aan te houden.

Op de vijfde rij rijdt de Belg Joseph Pé. Hij draagt de vlag van fietsenfabrikant Automoto. Pé is de oudste van die formatie. Daarna volgen in drie rijen zijn ploeggenoten, onder wie Bottecchia en Buysse. Dan komen de coureurs van de ploeg J.B. Louvet, daarna die van Météore. Op rij 17 rijden de eerste vier isolés, de rest volgt in rijen van vier. Achter de renners rijdt, zo schrijft een krant, 'een imposante volgerskaravaan waarin wel een tiental auto's'. Dat het licht regent, mag de pret niet drukken.

De agenten en de renners passeren de Arc de Triomphe. Ze rijden over de Champs-Élysées, waar het door Desgrange voorgeschreven gelid al aardig gebroken is. Via een paar grote boulevards komen ze aan bij het Gare de Lyon. Daar vertrekt om 8.10 uur een stoomtrein die het gezelschap naar Evian zal brengen. In het casinostadje aan het Meer van Genève, in het uiterste oosten van Frankrijk, zal het officiële startschot klinken.

Alle negentien voorgaande Rondes zijn in Parijs gestart. Deze keer heeft de *chef du Tour* anders besloten. Desgrange heeft in 1910 de Pyreneeën in het parcours opgenomen en een jaar daarna de Alpen. De cols zijn een geweldig succes. Renners die op een fiets onherbergzame bergen beklimmen – als er iets is dat de verbeelding prikkelt, dan is het dat. Veel Fransen hebben nog nooit een berg gezien. Maar de bergen hebben ook een nadeel. Als ze zijn gepasseerd, staat de Tourwinnaar meestal vast. Het is in de jaren twintig gebruik dat er na de Alpen nog vier etappes volgen in het noorden van Frankrijk. In die ritten ontbreekt het meestal aan spanning.

Met Evian als startplaats hoopt Desgrange dat nadeel te ondervangen. In de eerste etappe rijden de renners door de Jura. In de dagen erna zullen zij in lange, vlakke etappes door het noordoosten, noorden, noordwesten en westen van Frankrijk trekken: eerst langs de grens met Duitsland, daarna langs die van Luxemburg en België en vervolgens langs de Atlantische Oceaan. De etappes die vroeger aan het eind van de Tour zaten, zitten nu in het begin.

In Le Havre, in het westen, wordt het oude ritverloop opgepikt en gaat het zuidwaarts. In de tiende etappe komen de eerste Pyreneeëncols aan bod, daarna de Alpen. De laatste Alpenetappe eindigt in Evian. Tot slot gaat het in twee etappes naar Parijs. De bergen zitten 'achterin' de Tour. Zo blijft de ronde lang spannend, hoopt Desgrange. Waarschijnlijk is er nog een reden waarom de Tour in Evian start. Volgens een van de Franse dagbladen heeft het casinostadje een kapitaal neergeteld om de Tour twee keer te ontvangen.

Bij de ingang van het station krijgen de renners hun treinkaartje. Rond de klok van acht stappen ze in de stoomtrein. Hun fietsen staan in twee bagagerijtuigen. De renners nemen plaats in tweedeklaswagons, de journalisten ook. Desgrange en zijn mededirecteuren zitten in een apart compartiment – eerste klas. Desgrange zal het niet gezien hebben, maar een verslaggever van een sportblad ziet het wel: op het rijtuig van de directie staat *vaches en long*, koeien op een rij. Blijkbaar heeft het rijtuig ooit een andere functie gehad.

## 2. Een vreemde Italiaan en een stoere Belg



ALS DE TREIN VERTREKT, zit Ottavio Bottecchia aan het raam en tuurt naar buiten. Langzaam strijkt hij met zijn hand over de vouw van zijn broek. Zijn hand ziet er verzorgd uit, maar verraadt dat hij ooit zwaar lichamelijk werk heeft verricht. Bottecchia praat wat met Piccin. Elders in zijn wagon is het lawaaiig. De Vlaamse renners roepen en lachen erop los. Bottecchia laat het aan zich voorbijgaan. Hij is geen man van drukte, feesten en partijen. Bovendien begrijpt hij niet waar ze het over hebben: hij spreekt geen woord Nederlands.

Drie jaar geleden heeft hij ook een treinreis gemaakt: van Italië naar Parijs. Na een tip van een journalist is hij benaderd door Automoto, de grote fietsen- en motorenfabrikant uit een voorstad van Parijs. Automoto wil de Italiaanse markt op en zoekt daarom voor zijn Tourploeg naar 'trans-Alpijnse' renners die voor publiciteit in Italië kunnen zorgen. Directeur Montet en ploegleider Pierre Pierrard azen op de crack Giovanni Brunero, maar die laat de Franse belangstelling aan zich voorbijgaan. Bottecchia is wel geïnteresseerd en meldt zich, met zijn landgenoot Giuseppe Santhia, voordat de Tour begint bij Automoto. De indruk die hij daar maakt, is allesbehalve verpletterend.

Zijn huid is donker en leerachtig, zijn gezicht gegroefd. Zijn schoenen zijn vormeloos en afgetrapt, zijn kleding is armoedig. Onhandig is ie ook. Voor de ogen van de directie van de wielerploeg van Automoto staat een arme sloeber. Het gesprek met Bottecchia verloopt moeizaam. Hoewel hij vlak na de oorlog een tijdje in Frankrijk heeft gewerkt, spreekt hij nauwelijks Frans.

Na het gesprek is het Automoto-team verdeeld. De een gelooft dat Bottecchia het nog geen drie etappes zal volhouden in de Tour, de ander is positiever over die vreemde Italiaan die toch maar de moeite heeft genomen naar Parijs te reizen. Bovendien heeft Bottecchia een paar pre's. Hij oogt als een landloper, maar heeft opvallend lange armen en benen aan zijn spichtige lijf: het postuur van een klimmer. Hij is in de net afgesloten Ronde van Italië als vijfde geëindigd, terwijl hij die ronde als isolé heeft gereden. Daarbij is hij niet duur. Bottecchia zal starten en krijgt een fiets.

Ongeveer tegelijkertijd meldt zich nog een renner bij Automoto. Hij is iets ouder dan Bottecchia en iets minder onbekend. Hij heet Lucien Buysse en hij komt uit het Vlaamse dorpje Wontergem. Ook hij is via een journa-

list bij Automoto terechtgekomen. Die journalist is Karel Steyaert, beter bekend onder zijn schrijfnaam Karel Van Wijnendaele. Van Wijnendaele is de spil van het Vlaamse wielrennen. Hij is redacteur en mede-eigenaar van het sportblad *Sportwereld*, organisator van wielervedstrijden, mede-eigenaar van velodrooms en zaakwaarnemer van veel Vlaamse wielrenners. Hij heeft goede contacten met de Franse fabrieksploegen en heeft Buysse onder de aandacht gebracht van Automoto.

Van Wijnendaele kent Buysse al jaren en weet wat Automoto van plan is. De fabriek wil een Tourzege en heeft daarvoor Frankrijks beste renner, Henri Pélissier, gecontracteerd. Buysse moet Pélissier bijstaan. Onderlinge hulp is weliswaar verboden – de Tour is in 1923 officieel nog een wedstrijd voor individuen – maar iedereen weet dat ploegmaats elkaar helpen. Zolang dat niet te opzichtig gebeurt, kan de wedstrijdleiding daar weinig tegen doen. Bovendien weet het peloton dat de wedstrijdcommissarissen tijdens etappes graag aanleggen in bars en bistro's.

Buysse is, als hij in de zomer van 1923 in Parijs aankomt, dertig jaar. Eigenlijk heet hij Buyze, maar alle journalisten gebruiken zijn verfranse naam. Zijn vader is boer en vlashandelaar. Als jongen moet Lucien op het land werken. Hij heeft daar snel genoeg van en weet dat een ander leven tot de mogelijkheden behoort. Zijn oudere broer Marcel, in familiekring *de groote*, is wielrenner geworden. Marcel is een sterk en driest coureur, een van de beste van Vlaanderen als hij zijn kop erbij houdt; wat ie niet altijd doet. Vooral Marcells verhalen over zijn inkomsten spreken Lucien aan. Lucien, *de kleene*, wil ook veel geld verdienen.

Hij is zestien als hij gaat fietsen op een fiets van Marcel en rond Wontergem zijn eerste koersjes rijdt. Daarna rijdt hij vooral in Wallonië, waar het gebruik is om na de koers contant uit te betalen. Buysse onderscheidt zich in lange wedstrijden. Zo wint hij in 1913 de Ronde van België voor onafhankelijken (niet-profs) die 600 kilometer telt. Buysse's Tourdebuut in 1914, hij is dan 21, is geen succes. Hij moet Marcel bijstaan, die het jaar ervoor met zes etappezeges de show heeft gestolen. Maar Marcel mist vorm. Tot overmaat van ramp haken de broers in een afdaling in elkaar en komen ze zwaar ten val. Marcel geeft op, Lucien ook.

Ze zijn net terug in Wontergem als de oorlog uitbreekt. Buysse, die met uitzicht op zijn Tourdebuut en de verwachte verdiensten is getrouwd, meldt zich vanwege zijn huwelijk niet aan als vrijwilliger bij het leger. In Wontergem moet hij weer het werk doen dat hij eerder is ontvlucht. Als de oorlog voorbij is, stappen de Buysse's weer op. Ze rijden een paar jaar in Italië, waar ze knechten voor de Italiaanse kopmannen. Als ze in Italië niet meer nodig zijn, gaat Lucien deel uitmaken van een groep Vlaamse renners die onder de zakelijke leiding van Van Wijnendaele zesdaagsen en andere baanwedstrijden rijdt, tot in de Verenigde Staten toe.

Buyse is een typisch Vlaamse renner: sterk, taai, en weerstand in overvloed. Maar hij sprint als een strijkijzer en wint zelden een koers. Daarbij is hij niet te beroerd om af en toe een zege te verkopen: geld is belangrijker voor hem dan winnen. Lucien Buyse is een broodrijder en dus een ideale knecht. Hij heeft veel ervaring en eindigt in grote wedstrijden geregeld bij de beteren. Maar in 1923 is zijn carrière wel wat op dood spoor beland.

De directie van Automoto heeft zijn hoop gevestigd op Henri Pélissier, maar het is Bottecchia die in de Tour van 1923 de show steelt. In Italië heeft hij nog nooit een grote wedstrijd gewonnen, maar nu wint hij meteen de tweede etappe en pakt de gele trui. Ook in de Pyreneeën weert hij zich goed. Journalisten duiken in zijn achtergrond. Bottecchia blijkt geboren in San Martino di Colle Umberto, een dorpje in de streek Friuli, niet ver van Venetië. Zijn ouders zijn arm, hij is hun achtste kind. Hij is tien als hij bij een metselaar in dienst treedt – lezen en schrijven kan hij niet of nauwelijks. Zijn broers zullen metselaar en koetsier worden.

In de oorlog doet hij drie jaar dienst bij de grens met Oostenrijk. Hij maakt deel uit van een peloton fietssoldaten, die gewapend met geweren in het grensgebied patrouilleren. Hij wordt drie keer krijgsgevangen gemaakt, maar weet steeds te ontsnappen.

In het leger valt hij op door zijn kracht en zijn taaiheid. Iemand geeft hem het advies wielrenner te worden. Die raad volgt hij op. Hij doet dat met Alfonso Piccin, een dorpsgenoot. Met hem leert hij ook lezen. Bij gebrek aan lesmateriaal lezen ze exemplaren van *La Gazzetta dello Sport* en antifascistische pamfletten. De twee krijgen een hechte band. De Franse journalisten kunnen moeilijk hoogte krijgen van Bottecchia. Frans verstaat hij niet. Als reporters ‘*ça va, Ottavio?*’ roepen, zegt hij ‘*si*’, maar aan zijn gezicht is te zien dat hij de vraag niet helemaal begrijpt. Hij maakt nauwelijks contact met zijn ploeggenoten en eet meestal alleen. Erg happy lijkt hij niet ondanks zijn uitstekende resultaten, en al snel gaat het verhaal dat hij niet van fietsen houdt.

Van belangstelling is Bottecchia niet gediend, van eerbetoon nog minder. Vreemd als hij is, krijgt hij de ene bijnaam na de andere: *de Metselaar uit Friuli*, *de Sombere*, *de Sinistere*. Maar fietsen kan hij: als de Tour van 1923 over de helft is, rijdt Bottecchia nog altijd in de gele trui. Maar in de Alpen doet Pélissier wat er van hem wordt verwacht. In twee bergetappes buigt hij zijn achterstand op Bottecchia om in een voorsprong van bijna een halfuur. Een week later komt Pélissier in het geel Parijs binnen. Het Parc des Princes ontploft, het is groot feest. Frankrijk heeft voor het eerst sinds 1911 weer een Tourwinnaar. Desgrange ziet de oplage van *L'Auto* oplopen tot bijna een half miljoen exemplaren en Automoto heeft zijn gewenste Tourzege binnen. Iedereen is blij.

Of Pélissier Bottecchia op eigen kracht heeft verslagen, is overigens niet zeker. Lucien Buyse zal later vertellen dat Bottecchia de Tour niet mocht



winnen en dat de Italiaan het, al dan niet onder druk van de directie van Automoto, met Pélissier op een akkoordje had gegoooid. Of dat zo is gegaan, is niet bewezen. Maar aannemelijk is het wel. Het is goed voorstelbaar dat Bottecchia, in ruil voor een pak Franse francs en wellicht met de belofte van een nieuw, verbeterd contract bij Automoto, de zege aan Pélissier heeft gelaten. Automoto had meer baat bij een Tourzege van een populaire Fransman dan bij een overwinning van een onbekende Italiaan. Voor Henri Desgrange gold trouwens hetzelfde. Volgens de Tourhistoricus Pierre Chany zou Bottecchia in de Alpen zelfs vergiftigd zijn.

In de schaduw van Pélissier en Bottecchia rijdt ook Buysse een goede Tour. Hij wordt achtste en wint een etappe. Die rit gaat door de Crau-vlakte, een woestijnachtig gebied in Zuid-Frankrijk waar het vaak bloedheet is. Buysse, kansloos voor een hoge klassering, springt weg als de andere renners zich in een stadje laven aan het water uit de fonteinen en rijdt de rit op wat koffie en suikerwater uit. Het levert hem een bijnaam op: *l'Homme sans soif*, de man zonder dorst. Buysse krijgt voor zijn Tour een aardige premie van Automoto al moet hij, zo vertelt hij later in zijn *memoires*, wel even met zijn vuisten zwaaien om die te ontvangen.

De Tour van 1923 is een groot succes voor Automoto geweest en dus staan Pélissier, Bottecchia en Buysse een jaar later opnieuw voor de firma aan de start. Bottecchia wint de eerste etappe. Maar al snel ligt Pélissiers naam op ieders lippen. In de derde etappe verlaat hij woedend de Ronde na een ruzie met een wedstrijdcommissaris over een weggegooide trui.

Buysse is zijn *patron* kwijt en daarmee een potentiële bron van inkomsten. Anderzijds is hij niet rouwig om Pélissiers vertrek, want de Fransman is geen prettige man om voor te rijden. Voor Bottecchia zijn de gevolgen van Pélissiers opgave verstrekkender. Hij, de arme sloeber van een jaar geleden, moet voor Automoto de Tour redden. Dat doet hij.

In de zwaarste bergetappe, die naar Luchon, rijdt hij alle concurrenten uit zijn wiel. Desgrange is lyrisch over de Italiaan, die ook de tweede Pyreneeën-etappe wint. Zijn gele trui lijkt daarna even in gevaar te komen als het verhaal gaat dat de Italiaanse leider Benito Mussolini naar Frankrijk wil komen om Bottecchia eer te bewijzen. Meteen gaan er geruchten dat Italianen die voor het fascisme naar Frankrijk zijn gevlucht dat willen verhinderen en dat ze Bottecchia mores willen leren. Om een mogelijke aanslag te bemoeilijken, grijpt de Tourdirectie naar een list: Bottecchia rijdt die dag niet in zijn gele trui. Maar het blijkt allemaal loos alarm. Mussolini komt niet en aanslagen zijn er ook niet.

Een paar dagen later rijdt Ottavio Bottecchia in zijn gele trui Parijs binnen. Hij is de eerste Italiaan die de Tour wint en heeft de hele Ronde in het geel ge-

reden. Om zijn superioriteit te onderstrepen, wint hij in het Parc des Princes ook nog de slotetappe. In Parijs zijn er zowaar sporen van geluk op zijn donkere gezicht te zien. En als hij niet gelukkig is, dan is hij in elk geval tevreden. Dankzij zijn Tourwinst is hij definitief de armoede voorbij. In Bottecchia's kielzog eindigt Lucien Buysse als derde.

In 1925 melden Pélissier, Bottecchia en Buysse zich namens Automoto weer aan de start in Parijs. Weer haakt Pélissier snel af. De 35-jarige Fransman is geblesseerd en geeft in de derde etappe op. De Tour zal hem niet meer terugzien. Weer moet Bottecchia de Tour voor Automoto dragen. Een anonieme Italiaan is hij niet meer. Zijn Tourzege heeft indruk gemaakt en hij is in Frankrijk populair. Omdat hij weinig in Italië rijdt en liever in Frankrijk koerst, beschouwt de Franse pers hem als een halve Fransman. Hoewel zijn Frans nog altijd beroerd is, kan hij zich een beetje verstaanbaar maken en blijkt hij minder ontoegankelijk dan eerder gedacht. Jazeker, hij fietst voor het geld – maar welke renner doet dat niet – en hij is trots op het huis dat hij met wielrennen heeft verdiend. Bottecchia blijkt een familieman te zijn die niet graag van huis is. In zijn bagage heeft hij een foto van zijn moeder en zijn dochtertje Fortunata. Daar mag hij tijdens de rustdagen graag naar kijken.

Bottecchia is in 1925 minder overheersend dan het jaar ervoor. Als hij in de eerste Pyreneeënrit wordt geklopt door Adelin Benoît, een jonge Waal van Alcyon, slaat de paniek bij Automoto toe. Er is crisisberaad en de Automoto-directie laat weten wat ze wil: Bottecchia moet de Tour winnen en Lucien Buysse moet hem helpen.

Buysse stemt daarmee in, maar vraagt wel een prijs. Onder leiding van Karel Van Wijnendaele, die namens *Sportwereld* verslag doet van de Tour, worden de onderhandelingen geopend. Buysse eist de helft van alle premies die Bottecchia zal verdienen. De Italiaan vindt de prijs te hoog. Uiteindelijk wordt een compromis bereikt: Bottecchia, Automoto en bandenfabriek Hutchinson betalen alle drie een bedrag aan Buysse, waarop de Belg belooft zich voor Bottecchia in te zetten. Dat zal hij ook doen, openlijk.

In 1925 is onderlinge hulp van ploeggenoten voor het eerst sinds de oorlog reglementair toegestaan. Bottecchia en Buysse maken dankbaar gebruik van de nieuwe regel. Als Benoît een dag na de deal lekrijdt, valt het Automoto-duo aan. Benoît wordt op 46 minuten gereden en krijgt daarna ook nog last van zijn knie. Zijn rol in de Tour is uitgespeeld en eigenlijk is de deal nogal overbodig geweest. Maar Buysse komt zijn afspraak wel na. Met Bottecchia rijdt hij diens enig overgebleven rivaal, Frantz, op verdere achterstand. Buysse wint twee etappes en lijkt in het tweede deel van de Tour sterker dan de man die hij moet bijstaan. De Vlaming eindigt in Parijs als tweede op ruim 54 minuten van Bottecchia.

De bloemen zijn voor de Italiaan, maar Buysse kan content zijn. Inclusief