





MICHAEL BLANN

# COLS

DE MOOISTE BEKLIMMINGEN  
IN EUROPA

THOTH | LANNOO



# Inhoud

007	<i>Voorwoord</i> Michael Blann		
008	<i>Inleiding</i> Susannah Osborne		
011	<i>Noordelijke Franse Alpen</i>		
012	Col d'Izoard	2.360 m	
016	<b>Stagiair, Michael Barry</b>		
017	Col de la Croix de Fer	2.067 m	
020	<b>Col du Galibier, geïntroduceerd door Stephen Roche</b>	2.646 m	
028	<b>Donkere dagen, Stephen Roche</b>		
029	Col du Lautaret	2.057 m	
030	Lacets de Montvernier	781 m	
032	<b>Alpe d'Huez, geïntroduceerd door Andy Hampsten</b>	1.860 m	
038	<b>De klimmer, Paul Sherwen</b>		
039	Col de la Madeleine	1.993 m	
040	<b>Col de l'Iseran, geïntroduceerd door Michael Blann</b>	2.770 m	
048	Mont Cenis	2.081 m	
053	<i>Zuidelijke Franse Alpen</i>		
054	Col d'Allos	2.250 m	
056	<b>Vrijheid, Romain Bardet</b>		
058	<b>Col de la Bonette, geïntroduceerd door Robert Millar</b>	2.715 m	
066	Col de la Cayolle	2.326 m	
068	Col des Champs	2.087 m	
070	<b>Mont Ventoux, geïntroduceerd door Greg LeMond</b>	1.912 m	
079	<i>Pyreneeën</i>		
080	Port de Balès	1.755 m	
082	Port de la Bonaigua	2.072 m	
084	Col de Peyresourde	1.569 m	
086	<b>Col d'Aubisque, geïntroduceerd door Paul Sherwen</b>	1.709 m	
094	<b>Een dag in het geel, Sean Kelly</b>		
095	Col du Soulor	1.474 m	
096	Luz Ardiden	1.720 m	
098	<b>Col du Tourmalet, geïntroduceerd door Bernie Eisel &amp; Geraint Thomas</b>	2.115 m	
102	<b>Net als thuis, Robert Millar</b>		
104	<i>Asturië, Spanje</i>		
106	Lagos de Covadonga	1.134 m	
108	<b>Narnia, Robert Millar</b>		
110	Alto de Gamoniteiro	1.772 m	
112	Alto de l'Angliru	1.573 m	
114	<b>De lier, Andy Hampsten</b>		
117	<i>Spaanse eilanden</i>		
118	Sa Calobra	782 m	
122	Puig Major	854 m	
124	<b>De Teide, geïntroduceerd door Shane Sutton</b>	2.300 m	
130	Masca	1.043 m	
133	<i>Dolomieten &amp; Italiaanse Alpen</i>		
134	Fedaiapas	2.057 m	
136	Colle delle Finestre	2.176 m	
138	<b>Plaats, Tao Geoghegan Hart</b>		
140	<b>Giaupas, geïntroduceerd door Maurizio Fondriest</b>	2.236 m	
146	Valparolapas	2.168 m	
148	<b>Gevecht, Allan Peiper</b>		
149	Sellapas	2.244 m	
150	<b>Stelviopas, geïntroduceerd door Ivan Basso</b>	2.757 m	
158	San-Boldopas	706 m	
160	<b>High Life, Greg LeMond</b>		
161	Pordoipas	2.239 m	
164	Gardenapas	2.133 m	
166	<b>Weg van kantoor, Lizzie Armitstead</b>		
168	Tre Cime di Lavaredo	2.320 m	
170	<b>Gaviapas, geïntroduceerd door Allan Peiper</b>	2.652 m	
174	<b>Mijn mooiste dag, Andy Hampsten</b>		
177	<i>Zwitserse &amp; Oostenrijkse Alpen</i>		
178	Furkapas	2.436 m	
182	<b>Het horloge, Tao Geoghegan Hart</b>		
184	Grossglockner	3.798 m	
190	Nufenenpas	2.478 m	
194	<b>Gotthardpas, geïntroduceerd door Bernie Eisel &amp; Geraint Thomas</b>	2.106 m	
202	<b>De kunst van de bergen, Bernie Eisel</b>	2.165 m	
204	Grimselfpas		
209	<b>Tanden, Allan Peiper</b>		
211	<i>Biografieën renners</i>		
213	<i>Register</i>		
214	<i>Kaarten</i>		
216	<i>Klimprofielen</i>		
224	<i>Colofon</i>		



*Monte Zoncolan, het begin van de klim, met stijgingspercentages die oplopen tot 22 procent.*

# Voorwoord

## *Michael Blann*

Het idee om de mooiste beklimmingen van Europa te fotograferen en daar een boek van te maken kwam voort uit mijn liefde voor het wielrennen en mijn passie voor fotografie. Ik ben opgegroeid aan de zuidkust van Engeland en begon in de jaren tachtig (mijn tienerjaren) met wielrennen, geïnspireerd door de eerste live-verslagen van de Tour de France op de Engelse televisie. Net als veel andere jonge fietsers droomde ik ervan ooit profrenner te worden en in de voetsporen te treden van de renners die ik op de televisie zag en waarover ik in tijdschriften las. Maar nadat ik een jaar in Australië had gekoerst, beseftte ik dat het er niet van zou komen.

Maar als je eenmaal met het fietsvirus bent besmet, kom je er niet meer van af, en fietsen is een constante in mijn leven gebleven. Het mag dan ook geen verbazing wekken dat ik me er in mijn fotowerk steeds meer op ben gaan richten. Zoals bij alle projecten begon het met een vaag idee, gevolgd door een korte reis om wat ‘persoonlijk werk’ te maken. Ik kon toen nog niet bevroeden dat het uiteindelijk tot een driejarig project zou leiden en een boek waarvan ik veel zou leren.

Dertig jaar lang heb ik de geschiedenis van het wielrennen in me opgezogen: ik kende de namen van de renners, de wedstrijden en zelfs alle beroemde beklimmingen, maar verbond de renners niet rechtstreeks met het landschap waar ze doorheen fietsten. Ik wist bijvoorbeeld niet precies waar de Col d’Izoard lag ten opzichte van de Col du Galibier, en kende ook niet de specifieke kenmerken en het terrein van afzonderlijke cols, dus ging ik op pad om deze leemte in mijn wielerkennis op te vullen.

Gedurende dit ontdekkingsproces begon ik deze bergen vanuit een wielerspectief op beeld

vast te leggen. De wielersfotografie zoals ik die kende neigde in sterke mate naar actiefoto’s, gemaakt vanaf de motor, van dichtbij of van de kant van de weg. Als fotograaf heb ik altijd de voorkeur gegeven aan foto’s van veraf. Ik neem van nature het standpunt in van de passieve toeschouwer die vooral oog heeft voor het bredere beeld zoals zich dat voor hem ontvouwt. Deze afstandelijkheid roept een gevoel van rust en diepe introspectie op, dat op zijn beurt wordt weerspiegeld in de uiteindelijke foto. Dit lijkt misschien in tegenspraak met de tegenwoordige gekte rond de grote rondes, maar zelfs op wedstrijddagen kan de drukte en het kabaal van het publiek langs de route worden gedempt en opgeslokt door de grootsheid van het berglandschap en komen er natuurlijke geluiden – smeltwater, wind of vallend gesteente – naar boven.

Met dit idee voor ogen begon ik de wedstrijden in hun bredere context te fotograferen. Wat ik wilde vastleggen was het permanente karakter van deze landschapsvormen, hun relatieve schaal, hun aanwezigheid zelf. Ik wilde het unieke karakter van iedere berg in beeld brengen – de wegen en andere menselijke bouwwerken waarmee het landschap is doorspekt, de vegetatie en de invloed van de seizoenen.

Hoewel dit boek op het eerste gezicht misschien een willekeurig boek met berglandschappen lijkt, ligt een gedegen onderzoek naar hoe fietsers en wielrenners bergen ervaren daaraan ten grondslag. Het professionele wielrennen is vergeven van de drama’s en intriges – een atmosfeer die zich tijdens bergetappes nog sterker laat gelden. Neem bijvoorbeeld de rivaliteit tussen de twee grote Italiaanse coureurs Fausto Coppi en Gino Bartali in de Giro d’Italia, of het bloedstollende duel op de Alpe d’Huez tussen de ploeggenoten

Bernard Hinault en Greg LeMond in de Tour de France van 1986.

De geschiedenis van deze sport laat onuitwisbare herinneringen achter, die op hun beurt van invloed zijn op onze beleving van het landschap waar die gebeurtenissen zich afspeelden. Als wielersliefhebbers kunnen we van dichtbij, langs de kant van de weg, getuige zijn van dit theater en ons onderdeel voelen van de wedstrijd, maar in werkelijkheid staan we er altijd een eind vandaan. We zijn omstanders, en slechts voor korte tijd aanwezig; herinneringen vervliegen en details zijn al vlak na de wedstrijd vergeten. Een wielerronde is als een blik in de geologische tijdschaal, een reizend circus dat ergens één dag neerstrijkt en de volgende dag weer is verdwenen, de berg achterlatend, als constante.

In de loop van dit project heb ik ontdekt dat er een symbiotische relatie bestaat tussen fietsen en de bergen. De grillige toppen en cols bieden een speelplaats, een podium voor het spektakel van het moderne wielrennen, en in ruil daarvoor brengt de koers ons weer in contact met het berglandschap. Er zijn veel bergen, vaak van even grote schoonheid, die vlak bij de grote beklimmingen liggen maar voor fietsers geen doel zijn of niets betekenen omdat ze geen wielershistorie herbergen. Eigenlijk zouden ze net zo goed niet kunnen bestaan.

In dit werk heb in mijn gedachten en ideeën samengebracht, in wat naar ik hoop een omvattend fotografisch overzicht vormt van de mooiste beklimmingen van Europa. Het heeft tot doel de unieke relatie tussen het landschap en het wielrennen te verkennen en tegelijkertijd eer te bewijzen aan de enorme schaal, de massieve monumentaliteit en de wisselende stemmingen van de bergen, in het licht van hun betekenis voor de geschiedenis van het wielrennen.

# Inleiding

## *Susannah Osborne*

Het is onmogelijk over wielrennen te praten zonder het over bergen te hebben. Voor wielrenners en wielersfans zijn bergen cruciaal om de nuances van de sport te kunnen begrijpen. De Mont Ventoux, de Stelviopas, de Alpe d'Huez – deze beroemde toppen zijn tempels geworden waar fietsers naartoe gaan om zichzelf te leren kennen, waar mannen en vrouwen willen laten zien wat ze waard zijn en waar de helden van het wielrennen worden geboren en ten onder gaan.

Het bedwingen van een bergpas roept een bepaald oerinstinct wakker. Van Hannibal tot Napoleon heeft de geschiedenis ons geleerd dat het hooggebergte een eeuwige uitdaging vormt voor het menselijk lichaam; de zware hellingen doen gemeen pijn en stellen ons geloof in onszelf op de proef. Het vergt een stukje van je ziel om ze te veroveren. Op elke berg die je beklimt laat je als coureur een stukje van jezelf achter.

Zowel voor wielrenners als voor toeschouwers geldt dat de beleving van het landschap direct samenhangt met de eigenheid ervan. De kenmerken die een bepaalde plek bijzonder maken, helpen ons een gevoel van verwantschap te ontwikkelen met de fysieke omgeving, er een verhaal aan te koppelen. Hieruit volgt ook dat voor elke wielrenner – professional of amateur – elke reis door een berglandschap anders is.

De eenzaamheid van de laatste man in koers, de vastberaden afdaling van de renner die in de beklimming is gelost of het zware afzien van de atleet die door zijn glycogeenvoorraad heen is: elke rit is een diep persoonlijke reis met de berg als scherprechter.

Er is een hiërarchie van bergen, bepaald door

de verhalen die eromheen zijn ontstaan en het leed dat ze renners hebben aangedaan. De stijgingspercentages en de lengte geven een klim een zekere reputatie. En voor elke klimmer is er een kantelpunt. Eén berg te ver, één acceleratie te veel, één slechte dag, en alle dromen en ambities vallen aan diggelen.

Wat de foto's in dit boek laten zien, is dat elke berg uniek is en niets hetzelfde blijft: wind, regen, zon en sneeuw veranderen en bepalen de ervaring en de klim.

Ook blijkt duidelijk dat de sporen die de coureurs in de bergen achterlaten, slechts tijdelijk zijn. De grote rondes brengen een uitbundige menigte op de been, een kakofonie van geluiden en een karavaan van voertuigen die verdwijnen zodra de wedstrijd is afgelopen. Als de laatste ploegwagens in razende vaart terugrijden naar het dal, lost de menigte langzaam op. Zodra het gejuich en de aanmoedigingen zijn verstomd en de door de koers gegenereerde energie en opwinding zijn vervlogen, keert de stilte terug. De profs waren hier, en toen, een ogenblik later, waren ze weer weg. Zelfs de herinneringen, hoe vers ook in de geschiedenis van het wielrennen, worden zachtjes weggevaagd door de evolutie van dit fysieke landschap. Afgezien van de namen die in het wit op de weg staan gekalkt, is het alsof er nooit wielrenners zijn geweest.

De natuur staat onverschillig tegenover onze obsessie, en wielrenners zijn niet de enigen die de bergen bezoeken. We worden er slechts voor even geduld, tegen de voorwaarden die de natuur stelt: onze beklimmingen worden beperkt door het traject dat de weg aflegt, door wat de seizoe-

nen toestaan en welke weersomstandigheden op dat specifieke moment heersen. Maar zodra de sneeuw zich terugtrekt komen de toppen tevoorschijn en staat het landschap de fietser in toenemende mate toe bezit te nemen van de ruimte.

Met de groeiende populariteit van het wielrennen zijn steeds meer mensen zich thuis gaan voelen in de bergen en hun aantal stijgt nog steeds. De bergen trekken coureurs aan uit alle hoeken van de wereld, die niets liever willen dan de worsteling met een helling aangaan, die willen weten hoe het voelt om af te zien.

Onze beleving van dit fysieke domein zou zich nooit hebben ontwikkeld zonder hulp van de technologie. De televisie heeft het spektakel van de bergen bij de mensen thuis gebracht, en nu brengen de digitale media het nóg dichterbij. In vlakke streken, ver weg van het hooggebergte, zijn renners aangewezen op de virtuele wereld om ze naar de bergen te brengen, waar ze zich thuis kunnen voelen, ook al zijn ze er niet echt.

De technologie brengt ons dichterbij de manier waarop de profs het berglandschap beleven. We kennen de kracht en de snelheden van de renners, we zien hoe ze aanvallen en hoe ze dalen. We krijgen een inkijkje in de persoonlijke ervaringen van een aantal van de beste en (naar eigen zeggen) zwaarst op de proef gestelde klimmers in de wielersport. Wat uit deze verhalen naar voren komt is dat we allemaal op onze eigen manier naar dezelfde bergtop kijken. Misschien leren we onszelf met elke bergtop beter kennen. Vast staat in ieder geval dat iedere ervaring uniek is. Uiteindelijk kunnen we nooit voorspellen hoe het verhaal zal aflopen.





*Col d'Allos, Tour de France, 2015.*



*Col de l'Iseran: de route naar het zuiden richting Italië.*

# *Noordelijke Franse Alpen*

Col d'Izoard	<i>2.360 m</i>
Col de la Croix de Fer	<i>2.067 m</i>
<b>Col du Galibier</b>	<b><i>2.646 m</i></b>
Col du Lautaret	<i>2.057 m</i>
Lacets de Montvernier	<i>781 m</i>
<b>Alpe d'Huez</b>	<b><i>1.860 m</i></b>
Col de la Madeleine	<i>1.993 m</i>
<b>Col de l'Iseran</b>	<b><i>2.770 m</i></b>
Mont Cenis	<i>2.081 m</i>

*Met bijdragen van*

**Michael Barry, Stephen Roche, Andy Hampsten, Paul Sherwen en Michael Blann**



*Col d'Izoard: op 2.000 meter hoogte komt de weg uit het bos tevoorschijn.*



*Col d'Izoard: de top en de afdaling naar het zuiden richting Guillestre.*



*Col d'Izoard: de kale hellingen van de Casse Déserte.*



# Stagiair

## Michael Barry

Ze rookten en spraken een taal die ik niet kon thuisbrengen. De lucht in de auto was zwaar van diesel en sterke sigaretten. Het was een Lada of een Skoda of zo, ergens uit Oost-Europa in elk geval. Mijn herinneringen zijn vaag, alsof de kou mijn geest had bevroren. We daalden de laatste meters van de pas af, richting ravitaillering, waar ik, als ik nog steeds op mijn fiets had gezeten, me even zou hebben opgewarmd, een jack had kunnen aantrekken alvorens door te ploeteren naar de eindstreep in Le Grand Bornand.

Het sneeuwde zo hard dat de ruitenwissers het maar met moeite konden bijhouden. Ik zat weggedoken in de hoek, tegen de passagiersdeur, genesteld tegen – nee, ingeklemd tussen de mecaniciens, de reservewielen, de gereedschapskoffer, een dozijn waterflessen en genoeg etenszakjes voor het hele team. Op de bergweg hadden fietsbanden dunne lijntjes in de sneeuw gegraveerd. Ik staarde uit het raam, verkleumd en verslagen.

Voordat ik had opgegeven, had ik het op de top al koud gehad, en er lag een dik pak sneeuw op de weg. Terwijl ik me voorbereidde op de afdaling van twintig kilometer had ik de berijder van een TV-motor gevraagd of ik zijn handschoenen mocht lenen, een minuutje maar. Maar hij weigerde, zonder een greintje medelijden.

Op de top lag een café waar een stel racefietsen tegenaan was gezet, herkenbaar aan hun wedstrijdnummers en hun glinsterende lak. Ik wilde niet met mijn rivalen mee naar het warme café, want ik wilde niet opgeven. Vóór mij, op het besneeuwde wegdek, lag mijn kans om een doel te bereiken, een droom waar te maken: ik stond in de top tien van de Tour de l'Avenir, en dat bleef niet onopgemerkt bij de ploegbazen. Dit was de voorlaatste etappe. Er zat een contract aan te komen, ik wist het zeker. In de bergen worden kampioenen geboren. En wielercarrière gebroken...

Aan de startlijn had ik voor mezelf de dag alvast in kaart gebracht. Boven ons kwamen onheilspellende wolken opzetten, wat een temperend effect had op het enthousiasme van de menigte.

Als Canadees wist ik wel raad met de koude

regen, dacht ik. Maar ik was in alle opzichten slecht voorbereid: ik droeg alleen een Lycra koersbroek, een dun truitje en armwarmers. Ik had niet eens een waterdicht jack. Uit de luidsprekers schalde Gloria Gaynors 'I Will Survive', dat me nog lang nadat ik van mijn fiets was gestapt zou achtervolgen.

Het was de langste klim die ik ooit in een wedstrijd had gereden: 20,3 kilometer lang en 1.227 meter hoogteverschil. Het peloton spatte al vroeg in stukken uiteen en vooraan was een groepje ontsnapt. Dit betekende dat de ploeg die de achtervolging leidde, ONCE, een tempo ontwikkelde dat het uiterste van ons vergde. Langs de weg stond een bord: '20 km au sommet'. Ik probeerde het te negeren. Bij dit tempo zouden maar weinig renners de voorsten langer dan een kilometer of twee kunnen volgen. Daarna zou het ieder voor zich zijn en zouden we alleen of in kleine groepjes naar de top rijden, uren verderop.

We reden een bos in en de weg werd smaller. Het asfalt was ruw, met een slijtlaag waar de banden zich in groeven, wat de beklimming nog lastiger maakte. De regen ging langzaam over in sneeuw. Tussen hun hijgende ademtochten in schudden de renners hun hoofd: 'Waar zijn we mee bezig?' Niemand opperde de mogelijkheid de koers te staken.

De wedstrijd was verworpen tot een pure overlevingstocht. Een heel peloton jonge jongens, allemaal onder de 25, vocht zich een weg omhoog op een berg, met nog vier cols te gaan tot de finish. We mochten dan wel als groep samen rijden, maar uiteindelijk was het ieder voor zich om het hogere doel te bereiken dat we voor ogen hadden: profwielrenner worden en in de Tour de France over de bergen vliegen. We waren hard op weg om die droom te verwezenlijken, en dit was geen goed moment om op te geven.

Ik was op mijn twintigste naar de Franse Alpen verhuisd om amateurkoersen te rijden, en ondanks mijn jeugdige leeftijd begon ik al te rijden en me te voelen zoals mijn helden. Ik had die sensatie alsof je vliegt – als de fiets een uur lang in één

vloeiende lijn onder je door beweegt, naar links en rechts hellend als de renner uit het zadel gaat, tikkend als een metronoom als hij stevig in het zadel zit en zijn adem gelijk opgaat met zijn benen en het aantal pedaalslagen, dat alleen toeneemt als hij door een haarspeldbocht stuurt.

In het fietsen kan niets tippen aan klimmen. Veel van mijn mooiste dagen heb ik doorgebracht op een fiets in de bergen. In mijn kinderjaren waren kleine heuvels mijn alpenpassen; het gevoel om op de top aan te komen was met niets vergelijkbaar.

De mecaniciens drukte zijn sigaret uit in de asbak, pakte me stevig vast en schudde me door elkaar om mijn bloedsomloop te stimuleren. Ik voelde het vet op zijn handen maar duwde hem niet van me af; ik was te moe, te veel van slag, en de aanraking door een ander voelde als een troost. IJlend van de kou sloot ik mijn ogen, ik wilde niet toegeven dat mijn wedstrijd voorbij was.

De mecaniciens en de *directeur sportif* waren gestopt nadat ze me in de afdaling waren gepasseerd. Net als de meeste profrenners wilde ik koste wat kost de eindstreep halen en zei: 'Nee, ik fiets door.' Maar ze trokken me van mijn fiets en zeiden dat ik absoluut moest stoppen omdat ze bang waren dat ik anders meer zou verliezen dan alleen een wielerrace. Uren later werd ik wakker in een andere auto, de Canadese volgwagen, die buiten het teamhotel geparkeerd stond. Van de ruim honderd renners die 's morgens waren gestart, hadden er nog geen veertig de eindstreep gehaald.

Drieënhalve maand eerder had ik in een Duitse hotelkamer op de televisie naar de Tour de France gekeken, met mijn Canadese ploeggenoot Steve Bauer. We bereidden ons voor op de Olympische Spelen in Atlanta. Ik was een jonge amateur, Bauer een oudgediende prof. Terwijl de wedstrijd de top van de Cormet de Roselend bereikte, somden de commentatoren de renners en de onderlinge tijdsverschillen op. Ullrich, Riis, Virenque, Escartin, Leblanc ... het was 1996. Ze vlogen.

Op televisie zag het er gemakkelijk uit. Ik zou daar best tussen passen, dacht ik. Bauer

had veertien keer de Tour gereden, was ooit als vierde geëindigd en had een paar keer de gele trui gedragen. Zijn commentaar was dat van een vakman: hij kende de renners persoonlijk en leek elk stukje asfalt te herkennen. Terwijl de groep bezig was met de afdaling, vertelde Steve dat er zo een gevaarlijke bocht aan kwam waar regelmatig renners onderuit gingen.

Even later miste een renner de bocht, schoot van de weg af en verdween in het dichte struikgewas. De commentatoren verkeerden in shock. Steve zweeg, zijn ogen stonden wijd open. Hij vreesde het ergste voor zijn collega. Een paar tellen later waren een paar motorrijders en ploegwagens ter plekke. Ze trokken een renner omhoog uit de bosjes een meter of tien lager: het was nummer 81. Johan Bruyneel. Hij was aan de dood ontsnapt en had nauwelijks een schrammetje. Hij klom op een reservefiets en zette meteen de achtervolging in op de kopgroep.

Maanden later zag ik dezelfde bocht toen ik in de Tour de l'Avenir over dezelfde col reed. In de vallende sneeuw dacht ik: 'We zijn altijd overgeleverd aan de genade van de bergen, hoe goed of hoe fit we ook zijn.' Naarmate wielrenners meer ervaring opdoen, leren ze de bergen te respecteren. Er zijn maar weinig passen die geen sporen op mijn lichaam of geest hebben achtergelaten. De goede en slechte herinneringen blijven, net als de littekens die ik heb overgehouden aan valpartijen. De trofeeën staan nu in de prijzenkast, en ik weet nog precies op welke bergen ik als eerste boven kwam. Ik weet nog in welke versnelling ik traptte, met welke renners ik reed en de keren dat de inspanningen me te veel werden en ik bezweek.

Die contrasten vormen de kern van het avontuur. Op een berg kan een wielrenner in een ritme komen waarbij hij opgaat in zijn gedachten. Hij kan zijn adem zijn tempo laten bepalen met een gelijkmatige intensiteit, en rust vinden in de inspanning. Daarom zal ik in de bergen blijven fietsen totdat ik te oud of te gebroken ben om op een fiets te klimmen.





*Col de la Croix de Fer: de 'pas van het ijzeren kruis'.*



*Col de la Croix de Fer: een blik achteruit op de Col du Gandon.*



*Col de la Croix de Fer: enkele van de 250 voertuigen die deel uitmaken van de reclamekaravaan van de Tour de France.*

# *Noordelijke Franse Alpen*

## Col du Galibier

2.646 m

*Stephen Roche*

Het was in de eenentwintigste etappe in de Tour van 1987, van Bourg d'Oisans naar La Plagne. Er stonden die dag drie beklimmingen op het programma, en zodra de eerste, de Col du Galibier, zich aandeede, gingen de Colombianen in de aanval. [Luis] Herrera, [Fabio] Parra en de rest van de Café de Colombia ploeg gingen er gewoon vandoor.

Er waren valpartijen, er gingen jongens tegen de grond, maar de Colombianen hielden niet in. Ze kozen niet voor de sportieve optie om te wachten, maar zetten door en bleven tempo rijden. Omdat het nog vroeg in de etappe was, probeerden we ze ertoe te brengen het wat rustiger aan te doen: 'piano, piano,' riepen we. Dit was geen eerlijke manier van koersen en we wisten dat er renners buiten de tijd zouden binnenkomen als ze geen gas terug namen. Maar ze gaven geen krimp.

Vlak onder de top van de Galibier zaten alle favorieten voor het algemeen klassement – Jean-François Bernard, Charly Mottet, Pedro Delgado en ik – nog bij elkaar, en we overlegden. Als we zouden wachten tot de volgende klim, de Madeleine, en de Colombianen daar weer hetzelfde gingen doen, liepen we de kans gelost te worden, dus sloten we een pact: 'we zullen ze eens een lesje dalen geven.'

Afdalen is een kunst. Om snel te kunnen dalen moet je precies weten waar je moet remmen en welke lijn je moet volgen. Je moet inzicht hebben in gewichtsverplaatsing en hoe je lichaam zich op de fiets beweegt.

De afdaling van de Galibier was gekkenwerk. Het ging zo ongelooflijk snel. We reden samen als een groep, namen enorme risico's, reden de bochten als gekken, maar hadden de boel redelijk onder controle. De weg is hier en daar smal,

er zijn lange stukken zonder vangrail, dus ieder foutje kon fataal zijn. Maar ons plan werkte; die afdaling deed de Colombianen de das om en ze kwamen niet meer terug.

Die etappe staat me nog zeer helder voor de geest. Niet lang nadat ik was gestopt reed ik de Galibier in een rally-auto, en de bochten, de stijgingspercentages en het straatmeubilair waren nog precies zoals ik ze me herinnerde. Pakweg drie kilometer voor de top is er een scherpe bocht naar links die geflankeerd wordt door een hoge muur. Ik kon me herinneren dat ik hier voor de laatste keer extra aanzette om de top te bereiken. Ik had er al die jaren in mijn hoofd een beeld van opgeslagen, en ik zal die bocht nooit vergeten. Het is de plek waar ons plannetje het licht zag.

*Col du Galibier: ook in de zomer ligt er op de noordelijke flanken sneeuw.*



