

# Gazzetta Giro

ALLES OVER DE 100STE RONDE VAN ITALIË / EEN KRANT VOL GRINTA!

POWERED BY



10

## Passo dello Stelvio

# Viva il Giro!

De 100ste Ronde van Italië (5-28 mei 2017) belooft een spektakelstuk te worden. Daar zullen niet alleen het parcours en de mythische Alpen- en Dolomietencols maar in de eerste plaats ook de renners voor zorgen. En al zeker Vincenzo Nibali, tuk op een derde eindzege in de jubileumeditie. In het wiel van Fausto Coppi en Gino Bartali ontdek jij in dit Giro-krantje vol grinta de 100ste Giro. Dompel je in onder in de verhalen van *la corsa rosa!*

## Ontdek het parcours van de 'Centenario'

2



### Colofon

Gazzetta Giro is een uitgave van Grinta! Publicaties bvba, Bruggestraat 105, 8700 Tielt, België - Tel. +32 51 40 43 12 Fax. +32 51 40 14 39 - info@grinta.be  
Verantwoordelijke uitgever: Frederik Backelandt, frederik@grinta.be  
Hoofd- en eindredactie: Frederik Backelandt  
Werken mee aan dit krantje: Rik Bootlink, Bart De Schampheleire, Jasper Jacobs, Marco Mertens, David Stockman  
Vormgeving: Koen Volckaert, Kliek Creatieve Communicatie



4

## Interview met Vincenzo Nibali

*"Op de fiets ben ik een bezetene"*

## En verder...

Coppi & Bartali

In de Dolomieten

De Giro in cijfers en letters

8

12

15



## 14 Zet de perfecte espresso

## Shopping voor Girini

3



7





## 5.400 hoogtemeters

Na een welgekomen rustdag staat op dinsdag 23 mei één van de allerswaarste ritten op het programma: een tocht van 227 kilometer over de Mortirolo, de Stelvio en de Umbrailpas. 5.400 hoogtemeters in één rit. Slik.

## Kort en pittig

Korter maar net zo zwaar als de Stelvio-rit is deze in de Dolomieten. Amper 137 klimmen van Moena naar Ortisei/St. Ulrich, maar onderweg liggen wel vijf stevige *passi*.

## Weinig tijdritle kilometers

De Giro 2017 is er één voor klimmers, niet voor tijdrijders. Een individuele tijdritle van 39,2 kilometer wordt door de heuvelachtige wijngaarden van Montefalco gereden. Ook de slotrit naar Milaan is een tijdritle. Die start op het F1-circuit van Monza en eindigt na 28 vlakke kilometers aan de Duomo van Milaan. (foto boven)

## Coppi en Bartali

Met een startplaats in Ponte a Ema (11de rit) en Castellania (14de rit) eert de Giro respectievelijk Gino Bartali en Fausto Coppi. Diezelfde 14de rit finisht bergop in Oropa, waar Marco Pantani in 1999 verschroeiend hard tekeer ging. Later in die beruchte Giro werd Pantani uit koers gezet. (foto links)



## Grande Partenza

De honderdste Giro start op vrijdag 5 mei 2017 op het eiland Sardinië waar drie etappes zullen gereden worden. De *Grande Partenza* is voor Alghero. Het is vooral in het begin van deze Giro dat de sprinters aan hun trekken komen.

## Sicilië: Nibali aan de bak

Van Sardinië gaat het, na een transferdag, naar Sicilië waar de klassementsrenners al in de vierde etappe aan de bak moeten. Slaait Nibali al toe in zijn thuisregio? De beklimming van de Etna ligt alvast niet. In de vijfde etappe finisht de Haai van Messina in zijn thuisstad... Messina.

## Het venijn...

... zit 'm in de staart van *la corsa rosa*. In het slotweekend krijgen de renners, naast de tijdritle op zondag, op zaterdag nog de Monte Grappa (foto rechts) voor de kiezen vooraleer er gefinisht wordt na een steile klim in Asiago.



## Blockhaus: de eerste van Merckx

Op zondag 14 mei trekt het peloton de Abruzzen in voor een tweede aankomst bergop. Die ligt op de top van Blockhaus. Een col waarop de wereld de klimmer Eddy Merckx (foto onder) leerde kennen in de Giro van 1967.



# Percorso spettacolare!

100  
Giro d'Italia  
AMORE INFINITO

# Shopping<sup>1</sup> voor Girini

## VOLATA ('sprint')

Wie zich opmaakt voor de sprint, wil zo aerodynamisch mogelijk voor de dag komen. Niet onlogisch want watts winnen is alles.



## Merida Reacto: voor als het snel moet gaan

Een fiets voor vlakke etappes en sprintersbals moet niet alleen licht zijn, aerodynamica is misschien nog wel belangrijker. Vandaar dat de renners van Bahrain-Merida voor dat soort ritten Fulcrum Speed wielen met 55 mm hoge carbon velgen in hun Merida Reacto bolides monteren. Met het beperkte frontale oppervlak, de interne kabelgeleiding en de achterrem onder het bracket neemt de Reacto een loopje met de luchtweerstand. Dergelijke aeroframes waren tot voor kort een synoniem van 'beenhard', al kijkt Merida op geen inspanning om het leven aan boord van de Reacto comfortabeler te maken. Zo zit in de zadelpen een elastomeer inzetstuk en wordt het carb on in bepaalde zones van het frame verweven met trillingsdempend vlas. Opdat iedereen de juiste zitpositie op de Reacto zou vinden, is de kop van de zadelpen omkeerbaar. De Reacto is er enkel met velgremmen, maar wel in twaalf varianten als complete fiets en daarenboven is de Reacto in Team-versie als framekit beschikbaar. Een Merida Reacto 5000 met Shimano Ultegra mechanische derailleurs en Merida 35 mm hoge aluminium velgen kost 2.299 euro.

## Sportful Bodyfit Speedskin Jersey: spaar energie

Als in de sprint elke watt telt, dan ben je als de dood voor een fietsshirt dat als een parachute om je lichaam hangt te wapperen. De strak aansluitende Sportful Bodyfit Speedskin Jersey weegt amper 133 gram en bevat veel meer lycra waardoor het iets minder snel droogt, maar in ruil daarvoor krijg je wel veel efficiëntie. Hoeveel? Bijna 20 watt bij een snelheid van vijftig kilometer per uur in vergelijking met het Sportful BodyFit Pro Race shirt. Het mesh op de schouders zorgt voor meer comfort en verkoeling. De Bodyfit Speedskin Jersey kost 100 euro.



## CRONO ('tijdritle')

De 100ste Giro pakt uit met een afsluitende tijdritle in Milaan. Wil Vincenzo Nibali nog seconden winnen, dan doet ie dat met deze productjes.



## Tijdrijden? Give me Merida Warp speed!

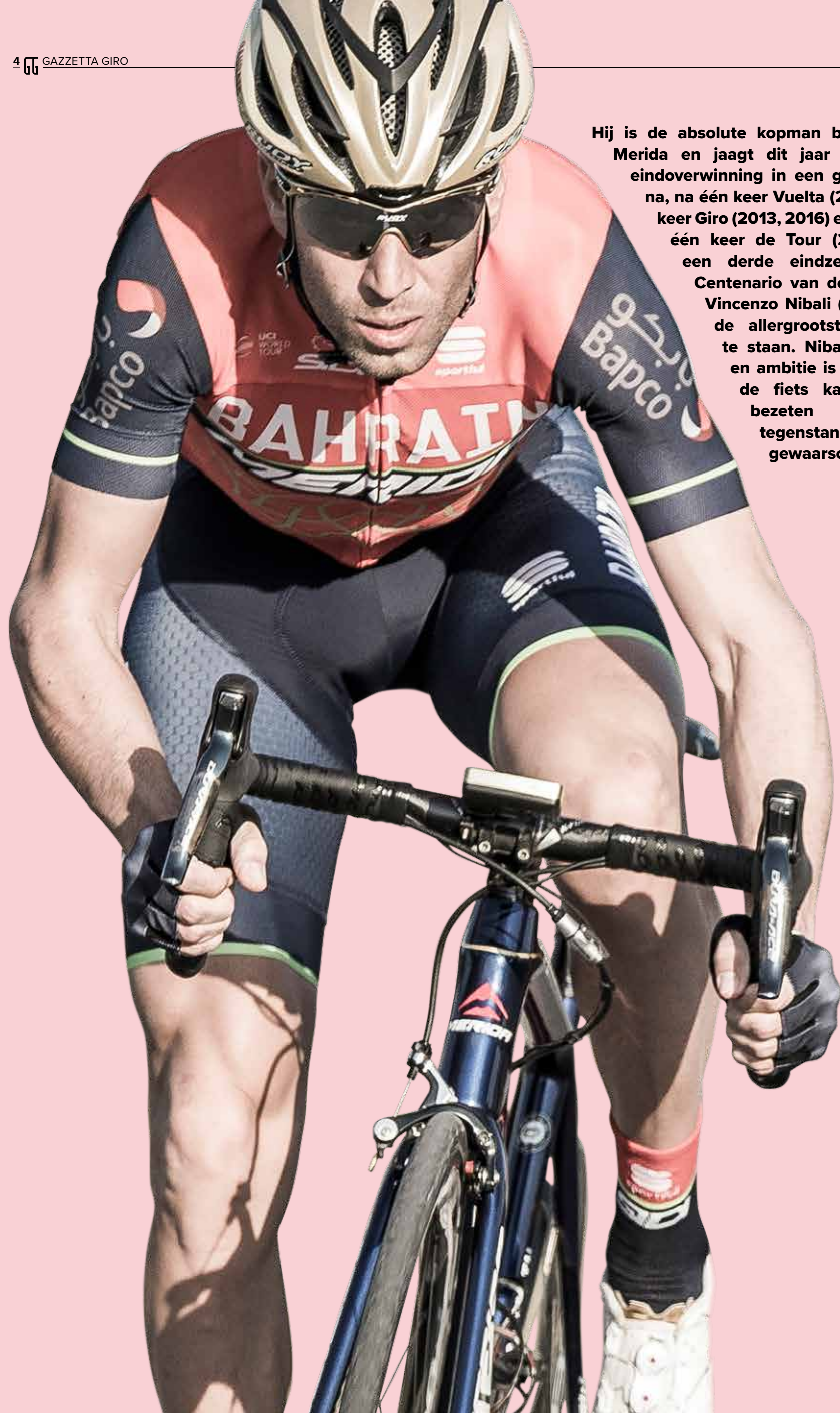
In Star Trek reisde captain Kirk sneller dan de snelheid van het licht ofte op 'warp speed' zodat de naam van de Merida tijdritle- en triatlonfietsen dan ook heel toepasselijk is. De Warp TT (van Time Trial of 'tijdrijden') wordt enkel als framekit aangeboden, in Warp TRI versie (van Triathlon) levert Merida in de Benelux de Warp TRI 3000, TRI 5000 en TRI 7000-E enkel op bestelling. Een Warp TRI 5000 met Shimano Ultegra aandrijving en Vision Metron 55 wielen heb je voor 4.499 euro

## Sportful Bodyfit Pro Road Suit: voor de laagvliegers

In een tijdritle of lange, vlakke etappe wil je de wind te snel af zijn en dan is een eendelig tijdritlepak wel zo handig. Sportful maakte van zijn tijdritlepakken een wegversie en kleefde er de naam Bodyfit Pro Road Suit op. De naden werden in functie van de aerodynamica zoveel als mogelijk op het rugpand samengebracht, daar waar je trouwens ook drie handige steekzakjes vindt. Je zit comfortabel op het TC Pro zeem, alweer om de lucht te misleiden is de schouderpartij naadloos gemaakt. Hard rijden in een Sportful Bodyfit Pro Road Suit kost 180 euro.







Hij is de absolute kopman bij Bahrain-Merida en jaagt dit jaar een vijfde eindoverwinning in een grote ronde na, na één keer Vuelta (2010), twee keer Giro (2013, 2016) en uiteraard één keer de Tour (2014). Met een derde eindzege in de Centenario van de Giro, zou Vincenzo Nibali (32) tussen de allergrootsten komen te staan. Nibali's honger en ambitie is groot. "Op de fiets kan ik echt bezeten zijn." De tegenstand is bij deze gewaarschuwd...

# “Ik wil spektakel brengen”

**Vincenzo Nibali wil geschiedenis schrijven**

Het is de avond voor de Koninginnenrit op de Terminillo in Tirreno-Adriatico. We zijn in Montalto di Castro, waar alle wegen naar Rome leiden. De Italiaanse hoofdstad ligt ook effectief op minder dan een uur rijden. In de lobby van Hotel Enterprise treffen we de dubbele Girowinnaar Vincenzo Nibali (32). Het spreekt voor zich

van zijn wielercampagne. "Ik weet niet of een jubileumeditie winnen specialer is dan een andere Giro-editie maar ik ga er alles aan doen om hem te winnen. Of ik nu verlies of win, het resultaat is hoe dan ook heel belangrijk. Omdat de groep favorieten dit jaar van hoge kwaliteit is. Ik wil goed zijn en ik wil spektakel brengen. De jong-

hebben we bij de indeling van het seizoen meteen beslist: de volle focus ligt eerst op de Giro. Daarna bekijken we wat kan in functie van de Ronde van Frankrijk. Er zijn nog andere mogelijke doelen. Het is niet dat ik van januari tot oktober alleen maar aan de Giro denk."

**Wie zijn de andere favorieten bij de Grande Partenza op Sardinië?**

"Er komt een mooi kransje klassemmentsrenners aan de start. Nairo Quintana zal er zijn, net als mijn ex-ploegmaat Fabio Aru, de kopman van Astana. Team Sky rekent op Mikel Landa en vooral Geraint Thomas. Vergeet ook het Nederlandse trio Bauke Mollema, Tom Dumoulin en Steven Kruijswijk niet. Dat zijn al aardig veel podiumkandidaten bijeen."

**Heeft de Giro voor jou dezelfde waarde als de Tour?**

"Dat is een moeilijk te beantwoorden vraag, want een echte gevoelskwestie. Om te beginnen is de Giro mijn thuiskoers, waardoor je ook wel meer druk voelt. Voor een Italiaan is de Giro altijd buitengewoon, omdat de race onze nationale trots bespeelt. Vroeger prefereerden sommige kampioenen ook de Giro boven de Tour. Francesco Moser bijvoorbeeld koos stevast voor de Ronde van Italië. Destijds kon een topper zich makkelijker permitteren de Ronde van Frankrijk links te

laten liggen. Zelf heb ik twee jaar geen Giro betwist. Vorig jaar wou ik er absoluut weer bij zijn, zelfs ten koste van de Tour."

**Denk je dat de aantrekkingskracht van de Giro toeneemt in vergelijking met de Tour?**

"Veel hangt af van het beeld dat de media ophangen. Voor mij is de Giro één van de mooiste koersen die er zijn."

ik uitzonderlijk. De sfeer is fantastisch, ook al wordt de Giro in een frisser seizoen gereden. Tijdens de Tour heeft bijna iedereen zomervakantie. Dus trekt iedereen massaal naar Frankrijk. Terwijl de Giro in de maand mei geconfronteerd wordt met veel werkende mensen."

**Mogen we ons een Giro inbeelden in juli?**

"Ik weet het niet. (Lacht)"

hoe ga je dat doen? In juli is er de Tour."

**Een wisselrol moet toch kunnen?**

"Dat vind ik geen onnozel idee."

**Je woont tegenwoordig in Zwitserland. Hoe is je verhouding tot Sicilië, je geboortestreek, nu?**

"Dat is een moeilijke. Ik ben weggegaan van het eiland toen ik vijftien jaar was. Tegenwoordig keer ik alleen terug om vakantie te vieren of mijn ouders te bezoeken. Of om de Giro te rijden (Lacht)."

**Ben je trots op de prominente plaats van Sicilië in de 100ste Giro?**

"Ik ben trots op de Ronde van Italië, niet alleen omdat de race Sicilië aandoet. Het accent op de eilanden met ook Sardinië is natuurlijk leuk. We fietsen van de hak van de laars tot het noorden, in een poging alle windstreken te doorkruisen. Niet eenvoudig, want Italië is natuurlijk een uitgestrekt land. De wedstrijd op zich is al zwaar genoeg. De bijkomende lange transfers maken het nog lastiger voor ons. Om die reden verwacht ik een loodzware Giro. Er zijn aardig wat lange verplaatsingen, waarop we proberen te anticiperen met een goede organisatie."

**Hoe belangrijk zijn die twee ritten op Sicilië?**



**“Voor een Italiaan is de Giro altijd buitengewoon, omdat de race onze nationale trots bespeelt.”**

dat de 'Haai van de Straat van Messina' graag voor een derde keer de Ronde van Italië wil winnen. Een unieke editie, die honderste, de Centenario. "Een unieke kans", knikt Nibali meer dan twee maanden voor het hoofddoel

ste jaren heb ik ook altijd mijn uiterste best gedaan. Net als vorig jaar is de Giro mijn belangrijkste koers van het seizoen. Ik heb toen gepiekt naar de Giro, als was het de Tour. Omdat het precies de honderdste editie is,

## Vincenzo over zijn fietsen ...

"De aerodynamische Reacto is mijn fiets voor de vlakke ritten. Hij is heel licht, op het randje van het toegelaten minimumgewicht (6,8 kg sinds 2000, nvdr). De vernieuwingen vind ik optimaal maar het gaat om kleine zaken. Constructeur Merida heeft de remmen aangepast en wat kleine verbeteringen aan het frame en de vork aangebracht. Voor de bergritten verschaft Merida mij natuurlijk ook een specifieke klimfiets. De Scultura is ook extreem licht en handig te manoeuvreren. Shimano levert bij ons de onderdelen, hun nieuwste onderdelengroep vind ik uitzonderlijk goed."

Maar elke grote ronde is aantrekkelijk en heeft zijn bijzonderheden. Een ronde van drie weken winnen, is een mooie en intense beleving. In die zin plaats ik de grote rondes in elk geval boven de klassiekers."

**Hoe ervaar jij de koerssfeer in Italië?**

"Het Italiaanse publiek noem

Onze nationale ronde is vroeger altijd rond dezelfde periode, mei en juni, georganiseerd."

**Klopt, maar het zou toch wat anders geven...**

"Zeker, de race zou er niet lastiger door worden maar wellicht zouden er nog meer toeschouwers opdagen. Maar



“Twee heerlijke etappes thuis, *a casa!* De moeilijkste is uiteraard de aankomst bergop van de Etna.”

**Van die vulkaan ken je toch elke centimeter asfalt?**

“Sì, *si!* (*Lacht*) Ik verwacht ook dat het publiek op Sicilië helemaal uit zijn dak gaat. Het wordt zeker een massale overrompeling. De Giro komt niet zo vaak voorbij op het eiland en dan zijn die zeldzame ritten echte topdagen. Met feesten alsof het de nationale feestdag is.”

**Die finish boven op de Etna lijkt me wel heel bijzonder?**

“In de Giro van 2011 ben ik de Etna al op gekoerst. Het was betoverend en mooi, ook omdat het publiek schitterend reageerde. Nu gaan we zonder twijfel dezelfde magie terugvinden. Je fietst als het ware door een maanlandschap, wat toch wel anders aanvoelt. De Etna is ook één van die uitzonderlijke plekken op de aardbol waar je kunt skiën en tegelijk de zee zien.”

**Weet je nog wanneer je de Etna voor het eerst beklom met de fiets?**

“Ik moet een jaar of dertien geweest zijn. Als puber nam ik samen met mijn vader deel aan een tocht voor wielertoeristen met vertrek vanuit Messina. Aan wandeltempo legden we het traject tot aan de Etna af. Daarna verliep de klim allesbehalve rimpelloos. Man, heb ik afgezien!”

**Ben je de Etna voor de eerste keer in koers op gevamd bij de beloften?**

“Nee, de eerste keer in een wedstrijd was meteen bij de



profs. Ja, echt waar, in die Giro van 2011, toen Contador als eerste over de streep kwam.”

**De tweede Siciliaanse etappe, de vijfde Girorit, start in Pedara en eindigt in Messina. Het is een sprintersetappe.**

“In Messina ben ik geboren. Terwijl de Etna veel zuidelijker ligt, bovendien in een streek die ik niet erg goed ken. Tussen mijn ouderlijk huis en de voet van de Etna ligt 150 kilometer en dan moet je nog naar boven. Voor

een simpel retourtje op training is het te ver.” **Hoe ben je eigenlijk aan die tot de verbeelding sprekende bijnaam geraakt: de Haai van de Straat van de Saronni?**

“Mijn bijnaam, *lo Squalo dello Stretto*, koester ik al vele jaren. Eddy Lanzo, de toenmalige voorzitter van de Siciliaanse wielclub, noemde me zo. Die bijnaam past bij jou, zei hij, want je valt vaak aan op onverwachte momenten. Zo ben ik de Haai geworden en gebleven...”

**Weet je nog wanneer je voor het eerst beelden zag van de Ronde van Italië?**

“Ik moet een jaar of dertien geweest zijn, al herinner ik het me niet exact. Dé beelden op mijn netvlies zijn momenten met Marco Pantani. De RAI scoorde hoge kijkcijfers. Het was een topperperiode in de geschiedenis van de Giro. Het wielrennen was toen zeker populairder dan nu. Toen ben ik ook begonnen met fietsen. Mijn eerste koers heb ik in 1998 gereden. Toen ik beroepsrenner werd, wist ik toch al een en ander van de Girogeschiedenis. Luigi Ganna en Alfredo Binda zijn de kampioenen uit de prehis-

torie van de Giro. Dan kom je in het tijdperk van de legendarische tweestrijd tussen Fausto Coppi en Gino Bartali. Moser en

En daarin vond je een encyclopedische schat wielersprekers met alle grote kampioenen: Merckx, Gimondi, Coppi, Bartali, Moser en Saronni.

Moser, *un tifosissimo*. Wat op mij als jonge kerel de grootste indruk maakte was de technologische evolutie. Francesco Moser was daar in zijn laatste carrièreren de exponent van. Volle wielrennen niet anders. Rio de Janeiro ligt achter mij. Wat telt, is de Giro nu. Ik bouw geleidelijk op en dan start ik in alle sereniteit, hopelijk zorgenvrij.”

## ... en over schijfremmen

“In de discussie over schijfremmen is mijn filosofie ‘beter voorkomen dan genezen’. Ik sta niet alleen met dat gevoel. Bijna elke renner vreest de gevolgen van een grote valpartij in een peloton waarin schijfremmen aanwezig zijn. Ik heb de filmpjes met de experimenten gezien, dat stoppen van de schijfrem met de hand en zo. Die zeggen niet alles. Je moet eens goed remmen, dan zie je de temperatuur van de schijf hoog oplopen. Dan kan het gevaarlijk worden, ook al zijn de schijven afgerond. Als extra bescherming moet er een omhulsel over de schijf komen. Dat is een eerste maatregel die de veiligheid kan bevorderen. Verder vind ik dat iedereen in het peloton over dezelfde remkracht moet beschikken.”

Dat zijn de ultieme oude glorieën, de historische kampioenen. Later kwam dan de periode Saronni-Moser, gevolgd door Gibi Baronchelli en *tutti quanti*.”

**Had je een idool?**

“Mijn vader is altijd een verknocht wielerman geweest, *un appassionato*. Mijn mamma baatte een videotheek uit. Je weet wel, verhuur en verkoop van VHS-tapes. Er was ook een ruime afdeling sport.

**“De rit naar de Etna zal magie opleveren. Je fietst als het ware door een maanlandschap.”**

Ik herbekeek die banden samen met mijn vader. Mijn vader was een superfan van

*ventaglie*. Blijevens droeg toen ook de roze trui in Messina.”

Even terugblikken op vorig seizoen. In de wegrit op de jongste Olympische Spelen ging je in volle afdaling tegen de vlakke. Weg was de kans op olympisch goud. Heb je dat snel verteerd?

“Eigenlijk wel. Kijk, ik ben tijdens de Giro ooit gevallen

Iemand heeft ooit gezegd: Fabio Aru is 80 procent karakter en 20 procent klasse, Vincenzo Nibali is 80 procent klasse en 20 procent karakter. Waar of overdreven?

“Ik besta uit 80 procent klasse en twintig procent karakter? Dat lijkt me overdreven.

**“Als je me kwaad maakt, dan komt de leeuw uit zijn kooi. Op de fiets kan ik echt bezeten zijn.”**

in de roze trui. Ik ben gevallen op een WK en in Rio dus op de Spelen. Dat hoort nu eenmaal bij de koers.

Lekke banden, mechanische pech, valpartijen, dat zijn koersfeiten. In de Formule 1 kan je ook op kop liggen, plots laat de motor het afweten en je bent alles kwijt. Natuurlijk weet ik niet wat er gebeurd zou zijn na de val in Brazilië. Ik heb gevloekt, ja, maar die afdaling zou ik nu niet anders aanpakken. Het ging tenslotte om goud. In sport weet je nooit vooraf wat er gaat gebeuren. Dat is in wielrennen niet anders. Rio de Janeiro ligt achter mij. Wat telt, is de Giro nu. Ik bouw geleidelijk op en dan start ik in alle sereniteit, hopelijk zorgenvrij.”

En Fabio tachtig procent karakter en twintig procent klasse? Fabio heeft vooral een slecht karakter (*Schaterlacht*). Ik ben een keikop, een koppigaard. Als je me kwaad maakt, dan komt de leeuw uit zijn kooi. Op de fiets kan ik echt bezeten zijn, zo is het. Ik kan ook duizend doden sterven. Maar goed, je wil de vergelijking met Fabio maken. Aru is meer dan een renner met alleen veel grinta, hij heeft ook klasse te koop. Niet voor niets is hij de toekomst van Italië in het grote rondewerk. Voor de verhouding karakter tot klasse geef ik hem een mooie fifty-fifty.”

## Bahrain-Merida: meer dan Nibali

Begin 2017 diende Bahrain-Merida Pro Cycling Team zich aan als nieuwste telg onder de WorldTour-formaties. Vincenzo Nibali werd van bij aanvang betrokken bij de uitbouw van de ploeg die als voornaamste geldschieters fietsenfabrikant Merida en de Bahreense overheid heeft. Naast Nibali, die een serieuze zeg had bij de samenstelling van de ploeg, vinden we er namen terug als Franco Pellizotti, Enrico Gasparotto, Janez Brajkovic, Niccolo Bonifazio en Heinrich Haussler. Aangenaam kennismaken was het dit voorjaar ook al met Sonny Colbrelli die kwam piepen in de (kassei)klassiekers. In het rondewerk moet het uiteraard vooral van Nibali komen, geruggesteund door Ion Izagirre en, waarom niet, Giovanni Visconti. Leuk detail: ook Vincenzo's acht jaar jongere broer, Antonio Nibali, fietst in de roodblauwe kleuren van Bahrain-Merida. Naast Merida zijn onder andere ook kledingfabrikant Sportful en Rocket Espresso partner van het team. [www.teambahrainmerida.com](http://www.teambahrainmerida.com)



# Shopping<sup>2</sup> voor Girini

## SALITA ('beklimming')

**Bergop: da's het terrein van Vincenzo Nibali. De 100ste Giro bulkt van de beklimmingen en dus komen deze spulletjes goed van pas.**



## Klimmen en dalen met de Merida Scultura

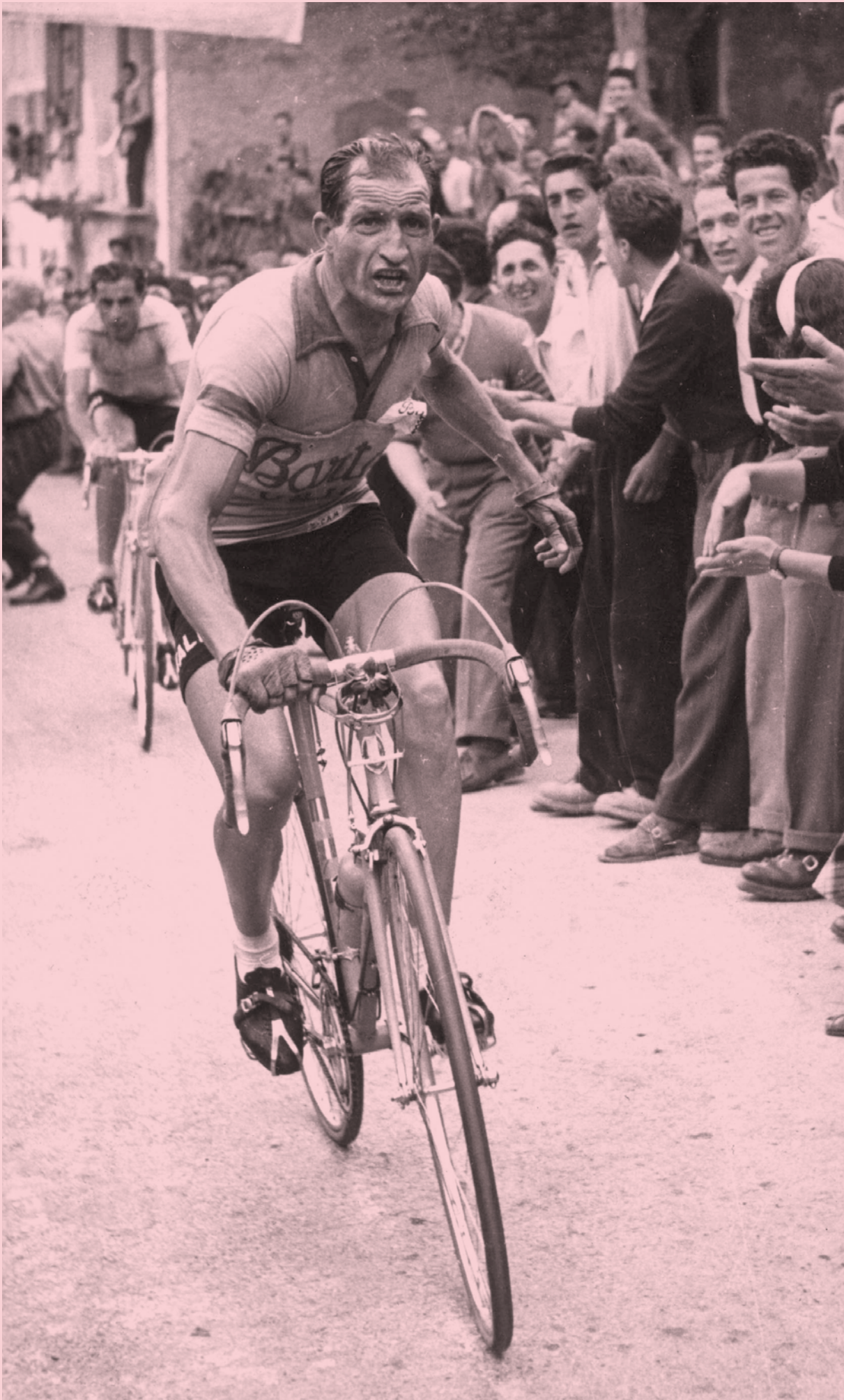
Als klimmer wil Vincenzo Nibali uiteraard een vederlichte racefiets, maar gezien de daalcapaciteiten van de Haai van Messina moet zijn fiets op topsnelheid bergaf stabiel blijven én precies sturen. Nibali en de andere klassemensrenners rijden het leeuwendeel van hun kilometers op de Merida Scultura Team, een frame dat ook door de klassiekerspecialisten wordt gebruikt want de Scultura heeft ingebouwde flex in de achtertrein om op kasseiwegen de zwaarste klappen op te vangen. Met de beste wielen van Fulcrum, sturen en stuurpennen uit één stuk van Vision, elektronische Shimano Dura-Ace derailleurs en peperdure carbon THM cranks met geïntegreerde SRM vermogensmeter kost elke Merida Scultura Team van Team Bahrain-Merida een klein fortuin. Gelukkig voor u en ik biedt Merida de Scultura in liefst dertig verschillende varianten aan waarbij de aluminium Scultura 400 met Shimano 105 onderdelen voor 1.199 euro van u is, met schijfremmen komt deze fiets op 1.449 euro.



## Sportful Cima: topkleding voor klimmers

'Cima' is het Italiaans voor 'bergtop', geen wonder dus dat de Sportful Cima kleding ideaal is voor klimmers. De rekbaar geweven stof zorgt in combinatie met het beperkt aantal naden voor een uitzonderlijk draagcomfort terwijl het reliëf in het weefsel het zweet meteen aan de huid onttrekt. Aan de binnenkant van de mouwtjes zit een silicone strip om ze op hun plaats te houden, de kraag werd opzettelijk heel laag uitgesneden met het oog op een laag gewicht en prima aerodynamische eigenschappen. Het Cima shirt kost 130 euro, evenveel als de bijpassende Cima broek met bretels. Ook hier een rekbaar stof voor aerodynamica en verkoeling, platgestikte naden en een geperforeerd ruggand om te voorkomen dat het TC Pro zeem nat wordt van het zweet. Verder bestaat de Cima kledinglijn uit handschoenen (40 euro) en sokken (15 euro).





# Duel der 100<sup>ste</sup> Giro eert Coppi & Bartali

## GIGANTEN

**De 100ste Ronde van Italië eert zijn helden. Fausto Coppi en Gino Bartali zijn zonder de minste twijfel dé absolute giganten van het Italiaanse ciclismo. Hun wielercarrière's kruisten elkaar in de jaren veertig en vijftig van vorige eeuw. Na de Tweede Wereldoorlog hield hun duel Italië bezig. De Laars werd verdeeld tussen 'Coppiani' en 'Bartalisten'. De Giro eert hen met etappes door hun geboortestreek in Piemonte (Coppi) en Toscane (Bartali). We gaan in vogelvlucht door de Giro's van Coppi en Bartali.**

“Terwijl er door Bartali's aderen bloed loopt, stroomt er door die van Coppi benzine”, schreef de grote Italiaanse schrijver Curzio Malaparte in 1949. De twee waren elkaars tegenpolen. Niet alleen in maar ook buiten de koers. Nochtans waren ze ook vrienden, zeker nadat Bartali in 1954 de remmen had dichtgeknepen. Van zodra ze een rugnummer kregen opgespeld, was het echter oorlog. En vooral dan in de Italiaanse koersen en zeker de Giro d'Italia. Of je was pro Bartali of je was pro Coppi. Een middenweg was er niet. De inzet was de troon van het Italiaanse ciclismo.

### Kopman versus knecht

In 1940 was de piepjonge en onbekende Fausto Coppi ploegmaat en gregario (knecht, nvdr) van Gino Bartali, toen al een ster en gevestigde waarde. Fausto was trots deel uit te maken van het grote Legnano, ook al bleven de grote presaties in eerste instantie uit. Tot de Ronde van Italië van dat jaar. Coppi was er één van de zes helpers van Bartali. Die aasde op zijn derde roze trui. Die droom spatte echter snel uiteen. Al in de tweede etappe naar Genua kwam Bartali ten val door een overstekende hond. Hoewel hij voor het klassemment was uitgeteld, bleef Bartali de onbetwiste numero uno van de ploeg.

Zo ging dat er toen nu eenmaal aan toe. Intussen deed debutant Coppi het wel opvallend goed in die Giro. In Genua was hij tweede geworden, hij handhaafde zich relatief makkelijk voorin het klassemment, recuperende goed en voelde zich sterk. Wat kon de jongeman in het gebergte? Dat toonde hij tussen Firenze en Modena. Tijdens de beklimming van de Abetone demarreerde Coppi en zag niet om. Coppi soleerde naar Modena, boekte er de eerste van in totaal 22 Giro-ritzeges en veroverde zijn eerste van in totaal 31 roze truien. “Dankzij mij”, zou Bartali later altijd beweren. Daar was zeker iets van aan. Op weg naar Modena had hij afstopingswerk verricht in de achtereenvolgende groep op Coppi. En in de Dolomieten, toen Coppi dreigde kopje onder te gaan, was het Bartali die hem op sleeptouw nam en aanporde om het roze met hand en tand te verdedigen. Coppi herpakte zich en werd op 9 juni de jongste Girowinnaar ooit. De Italiaanse pers was laaiend enthousiast: een nieuwe kampioen was opgestaan en zijn naam was Fausto Angelo Coppi. Al zou Bartali niet zomaar over zich heen laten walsen. Het duel dat zich aandiende, werd uitgesteld door de Tweede Wereldoorlog. Coppi diende als soldaat en werd krijgsgevangen genomen, Bartali was actief in het Italiaanse verzet en werd veel later erkend als oorlogsheld.

### Giro als strijdtoneel

In 1946 was Coppi erop gebrand om hoge ogen te gooien op de eerste grote afspraak van het wielerseizoen, Milaan-Sanremo. In de hemelsblauwe trui van zijn nieuwe werkgever Bianchi wilde hij tonen dat Coppi niet dood was en klaar was de bokshandschoen op te nemen tegen de 'ouwe' Bartali. Velen zagen in deze Coppi echter nog altijd géén 'kopman'. Maar dat hij de spirit van een echte leider had, was eigenlijk al gebleken in de Giro van 1940 toen hij aan de vooravond van één van de bergritten aan de mecanicien van Legnano had gevraagd om een andere verzetcombinatie te monteren dan Bartali. Dat was toen al een teken aan de wand: in Coppi schuilde een kopman, een kampioen. Nog geen jaar na het officiële einde van de oorlog stond Coppi aan de start van Primavera die hij autoritair won.

De Giro van 1946 zou een nek-aan-nekrace worden tussen beide kemphanen. Hoewel hij tijd verloor in het eerste deel van die Giro, liep het toch lekker voor Coppi die drie ritten won, inclusief de Dolomietenetappe naar Bassano di Grappa. Bartali won geen enkele rit maar de 32-jarige wist het laken toch naar zich toe te trekken: hij won zijn derde Giro met slechts 47 tellen voorsprong op Coppi, die vooral gedreven tijdens de regenboogstrijd in Nederlands Limburg. Net als in de Ronde van Italië neutraliseerden Coppi en Bartali elkaar en dat brak hen zuur op. De twee gaven op en de Belg Briek Schotte werd wereldkampioen op de flanken van de Cauberg. Het leverde de Italiaanse keikoppen een maand schorsing op van de Italiaanse wielervederatie.

en dan ook een derde hond kon opduiken om het been mee te graaien. Fiorenzo Magni met name, die af en toe roet in het eten van Bartali en Coppi kwam gooien. Zeker wanneer, zoals in deze Giro het geval was, Coppi en Bartali elkaar het wit uit de ogen staarden. Bij momenten werd hun onderlinge rivaliteit immers een wederzijdse obsessie. Het was de blinde masseur Biagio Cavanna die op Fausto moest inpraten om hem uiteindelijk van zijn 'angst' voor Bartali te 'verlossen'. Bartali van zijn kant zocht dan weer naar de zwakke schakel van zijn opponent. Het verhaal wil dat Bartali tijdens die Giro Coppi's achillespees had gevonden, in de vorm van een opzwellende ader ter hoogte van Coppi's rechterknie. Als die uitzette, was Coppi in crisis, wist Bartali. Die ging zelfs zover dat hij zijn knecht Giovanni Corrieri opdroeg om Coppi's ader in de gaten te houden. Corrieri gehoorzaamde en toen de ader begon uit te zetten, riep hij verrukt 'De ader! De ader!'. Waarop Bartali aanviel en Coppi ook effectief achterliet. Feit of fictie? Wat in elk geval klopt, is dat hun duel in de kaart speelde van Magni die de Giro-eindzege in 1948 op zak stak.

Tijdens de Tour de France van dat jaar bleef Coppi thuis. Het was Bartali die bijgevolg zijn tweede eindzege behaalde. Hun rivaliteit werd op de spits gedreven tijdens de regenboogstrijd in Nederlands Limburg. Net als in de Ronde van Italië neutraliseerden Coppi en Bartali elkaar en dat brak hen zuur op. De twee gaven op en de Belg Briek Schotte werd wereldkampioen op de flanken van de Cauberg. Het leverde de Italiaanse keikoppen een maand schorsing op van de Italiaanse wielervederatie.

### De machtswissel

Vanaf 1949 kon Coppi de 'oude' Bartali almaar vaker en makkelijker achter zich laten. Bovendien presteerde Coppi iets unieks: hij won als eerste renner ooit in één seizoen zowel de Giro als de Tour. In de Ronde van Italië stond geen maat op Coppi. Zowel in de Dolomieten als in de Alpen, meerbepaald in de beruchte etappe Cuneo-Pinerolo waarin hij een mokerslag uitdeelde aan Bartali, was Coppi outstanding. Hij soleerde op weg naar Pinerolo maar liefst 192 km, over vijf cols. In de eindstand van de Giro had hij 23'47" voorsprong op Bartali. Achteraf gezien, gebeurde in de Giro van 1949 de machtswissel in

### Een incidentrijk jaar

De Ronde van Italië 1948 maakte duidelijk dat er zo nu

het Italiaanse wielrennen: deze Coppi was geen partij meer voor Bartali. Die laatste had echter wel twee Tourzeges op het conto, achter Coppi's naam stond niks. Meer dan ooit wist hij wat hij wou: geschiedenis schrijven door na de Giro ook de Tour te winnen. En dat kon volgens hem maar op één manier: zonder Bartali in de ploeg.



**“Terwijl er door Bartali's aderen bloed loopt, stroomt er door die van Coppi benzine.”**

“Bartali is mijn vriend en ik respecteer hem. Ik denk dat het gevoel wederzijds is. Die bite strijd tussen ons komt niet van ons maar groeit voort uit iets magisch dat aan onze wielen en tubes kleef. Iets dat zegt: 'Ik kan niet leven met jou en ook niet zonder jou'. Maar samen koersen in dezelfde Tourploeg: néé, dat lukt niet.” En toch gebeurde het: Bartali en Coppi waren de kopmannen van de Italiaanse nationale ploeg in de Tour. Coppi excelleerde en liet Bartali enkele graankorrels meepikken. Zo gunde hij hem de ritzege en de gele trui op zijn verjaardag in Briançon. Toch bleef het eerste strijdtoneel de Giro, voor de Italiaanse renners sowieso de belangrijkste koers van het jaar. In 1950, in de Giro-etappe naar Bolzano, nota bene op de dag dat Bartali de rit won en Hugo Koblet definitief de roze trui veroverde, crashte Coppi zwaar door een manoeuvre van de halfblinde renner Armando Peverelli. Het verdict was hard: een

driedubbele bekkenbreuk hield Coppi uit de Tour de France (waar Bartali en de rest van de Italiaanse ploeg overigens uit koers stapten vanwege vijandigheden van wielersfans, nvdr.) en het wereldkampioenschap. Als 1950 een jaar was om te vergeten voor Coppi, wat dan gezegd van Bartali en Magni. Als kroon op het werk, en als revanche voor de verloren Tour en Grote Prijs der Naties in 1951, klopte Coppi Koblet in de individuele tijdrit naar Como. Zijn vierde eindzege in de Giro was een feit. Coppi had echter nog honger.

De Tour van 1952 miste vedetten. Zowel Kübler, Koblet als Bobet ontbraken op het appel. Er wel bij waren de Fransen Geminiani en Robic, de Belg Ockers en... Gino Bartali. De 37-jarige Bartali bleek echter niet langer de uitdager van Coppi maar ontpopte zich zowaar als knecht, bereid om Coppi te helpen aan een nieuwe dubbelzege Giro-Tour. En dat lukte ook, al had deze Coppi die Tour op zijn eentje kunnen winnen. Coppi verdeelde en heerste. Dat werd duidelijk in de derde aankomst bergop van die Tour, op de Puy-de-Dôme. Bedoeling was de bijna jarige Bartali de ritwinst te gunnen maar toen duidelijk werd dat dit niet zou lukken, haalde Coppi nog alles uit de kast om koploper Jan Nolten te remonteren. Hij slaagde daar nog net in. Het was Coppi's vijfde ritzege in die Tour. Hij won die Tour met 28'17" voorsprong op Ockers. Hij had de tegenstand gedegradeerd.

rondewerk. In de Giro van dat jaar prikte hij een eerste keer in de korte individuele tijdrit naar Rocca di Papa en in Venetië pakte hij de roze trui. 's Anderdaags, in de Dolomieten, reed hij als vanouds van alles en iedereen weg: in Bolzano moesten ze 5'20" wachten op Bartali en Magni. Als kroon op het werk, en als revanche voor de verloren Tour en Grote Prijs der Naties in 1951, klopte Coppi Koblet in de individuele tijdrit naar Como. Zijn vierde eindzege in de Giro was een feit. Coppi had echter nog honger.

De Tour van 1952 miste vedetten. Zowel Kübler, Koblet als Bobet ontbraken op het appel. Er wel bij waren de Fransen Geminiani en Robic, de Belg Ockers en... Gino Bartali. De 37-jarige Bartali bleek echter niet langer de uitdager van Coppi maar ontpopte zich zowaar als knecht, bereid om Coppi te helpen aan een nieuwe dubbelzege Giro-Tour. En dat lukte ook, al had deze Coppi die Tour op zijn eentje kunnen winnen. Coppi verdeelde en heerste. Dat werd duidelijk in de derde aankomst bergop van die Tour, op de Puy-de-Dôme. Bedoeling was de bijna jarige Bartali de ritwinst te gunnen maar toen duidelijk werd dat dit niet zou lukken, haalde Coppi nog alles uit de kast om koploper Jan Nolten te remonteren. Hij slaagde daar nog net in. Het was Coppi's vijfde ritzege in die Tour. Hij won die Tour met 28'17" voorsprong op Ockers. Hij had de tegenstand gedegradeerd.

### Stunt op de Stelvio

Eén scalp moest Coppi, die in 1953 34 zou worden, nog veroveren: het wereldkampioenschap op de weg. De regenboogtrui was hem al een paar keer ontglipt, de ene keer door de aard van het parcours, de andere keer door pech of door de verlamende rivaliteit met Bartali. In 1953 moest het gebeuren op een omloop die Coppi perfect paste, in het Zwitserse Lugano. De Tour de France paste niet in die queeste naar de regenboogtrui en dus liet Coppi de Tour schieten. In de Giro tekende hij uiteraard wel present. Hugo Koblet leek na een mager 1952 weer over zijn beste benen te beschikken en klopte Coppi met 12" in de individuele tijdrit naar Follonica. Die dag pakte Koblet ook de roze trui en die leek de Zwitser niet meer af te staan. Zeker toen hij in de Dolomietenrit Auronzo-Bolzano een ontkende Coppi alsnog remonterde in de afdaling richting

### De Kannibaal

Net als 1949 werd 1952 een wonderjaar voor Coppi. Voor de start van het wielerseizoen 1952 wist hij zich fysiek en moreel te herbrennen en dat wierp zijn vruchten af in het

Bolzano, leek de strijd gestreden. Coppi won de rit en leek zich te vinden in de eindzege van Koblet. Hij zou de Zwitser in Bolzano zelfs hebben gefeliciteerd.

Coppi was een man van zijn woord en dus was Koblet ergerust op dat zijn opponent zich 's anderdaags gedeisd zou houden in de korte maar lastige rit over de Passo dello Stelvio, het dak van de Giro. Coppi liet zich echter overhalen door zijn entourage om nog één keer alles op alles te zetten. En dus monterde mecanicien Pinella De Grandi Coppi's oorlogsverzet: 46x23. Het was Coppi's ploegmaat Ettore Milano die overtuigd was dat Koblet onder de vele te overbruggen hoogtemeters zou kraken. Voor de start van de beslissende rit ging Milano Koblet nog eens taxeren. Toen Koblet de zonnebril afzette, zag Milano een vermoede leider, getekend door de inspanningen van de dag ervoor. Coppi had een kans. Coppi volgte het advies van zijn ploegmaat en bereidde een patsch voor op de beklimming van de 48 haarspeldbochten. Na het strakke menwerk van Andrea Carrea, was het de jonge renner Nino Defilippis die, op vraag van Coppi, de debatten opende. Een overmoedige Koblet reageerde meteen op de uitval van Defilippis. Toen Coppi onmiddellijk daarna counterde, moest Koblet passen. Coppi was alleen. In de snelle afdaling naar Bormio kon de Zwitser onvoldoende terrein goedmaken om zijn trui te redden. Coppi won zijn vijfde en laatste Ronde van Italië na een stunt die door velen, inclusief veel van zijn eigen knechten, werd beschouwd als zijn grootste exploit. In 1954 werd Coppi nog vierde en in 1955 nog tweede in de Giro. En Bartali? Die viel net naast het podium in 1953, nadat hij zijn rivaal van weleer niet van antwoord had kunnen dienen op de Stelviopas. In 1954 stopte Vrome Gino met koersen, Fausto ging nog door met koersen. In 2000 overleed Bartali, op 85-jarige leeftijd. Veertig jaar eerder, op 2 januari 1960, was Coppi overleden aan de gevolgen van een slechte behandeling van malaria die hij had opgelopen bij deelname aan een criterium in Burkina Faso. Andrea Bartali, Gino's zoon, verklaarde vele jaren na zijn vaders dood: "Fausto's vroege dood is mijn vader altijd blijven achtervolgen. Hij heeft er zich altijd in zekere zin schuldig aan gevoeld." Coppi en Bartali, Bartali en Coppi: hun namen zullen voor eeuwig in één adem worden uitgesproken.



Giro stuurt peloton over legendarische Stelvio

# Dak van de Giro



**De 16de etappe van de honderdste Ronde van Italië wordt straks een klapstuk. Het Giropeloton moet dan de Passo dello Stelvio overwinnen vanuit Bormio. Op de Cima Coppi, waar zoveel grote kampioenen triomfeerden, wacht eeuwige roem.**

De beklimming vanuit Prato dello Stelvio is de meest legendarische en tot de verbeelding sprekende flank. In 1953 beleefde Fausto Coppi hier zijn laatste Girotriomf. Eigenlijk begint de echte beklimming niet in Prato maar in Trafoi. Na de passage door het dorp duik je het bos in en slinger je enkele haarspelden omhoog. De afwisseling en de snelle opeenvolging van de bochten verzacht het leed. Het Berghotel Franzenshöhe doet op. Dit gebouw werd kort na de aanleg van de Stelviopas, begin negentiende eeuw, gebouwd. Oorspronkelijk stonden hier militaire barakken.

Daarna werd het een stopplaats voor de paardenspannen die over de pas trokken en voor de postdienst. In het midden van de negentiende eeuw verbleef de Oostenrijkse keizer Franz Joseph er tijdens een rondreis door het gebied. Toen kreeg het hotel zijn huidige naam. De keizer weigerde immers hoger dan het hotel te gaan. Dit werd bijgevolg de hoogste van Franz Joseph. Vanaf het hotel zie je hoog boven je de top liggen. Die is echter nog ver weg. Je kan je als fietser, in tegenstelling tot Franz Joseph, niet permitteren de remmen dicht te knijpen. Je moet nog hoger.

## Forza Thomas

In de Ronde van Italië wordt de Stelvio meestal vanaf deze zijde beklommen, al triomfeerde Thomas De Gendt in 2012 op de flank die je vanuit Bormio naar de top brengt. Dik dertig haarspelden moet je langs die zijde overwinnen. Die westkant is minder zwaar dan de oostzijde vanuit Prato en Trafoi waar de rustmomenten op één hand zijn te tellen. Vanuit Bormio krijg je een klim in schuifjes die makkelijker 'leesbaar' is: met enkele galerijen, daarna het steilste stuk, dan een reeks haarspelden, vervolgens een open en vlakker stuk tot de

splitsing met de Umbrailpas en ten slotte nog 4 km beuken tot de top. Vanuit Trafoi, de meest legendarische kant, ben je lang niet klaar met de klim die eigenlijk niet zo gek veel – negen keer om precies

werd geschraapt, de laatste keer in 2013. Dit jaar, naar aanleiding van de honderdste Ronde van Italië, is de Stelvio uiteraard de Cima Coppi, het hoogste punt van de ronde.

ook in 1975 (Bertoglio versus Galdos) en in 1980 (Hinault) was de Stelvio beslissend. En in de Giro van 1994 leerde de wereld ene Marco Pantani kennen in de etappe over Mortirolo en Stelvio.

**“Naar aanleiding van de honderdste Ronde van Italië is de Stelvio uiteraard de Cima Coppi, het hoogste punt van de ronde.”**

te zijn – door de Ronde van Italië werd aangedaan. Dat komt vooral door de vaak moeilijke weersomstandigheden in mei en juni, waarin de Giro wordt gereden. Die zorgden ervoor dat de etappe over de Stelvio twee keer

De zestiende etappe van de 'Jubileum-Giro' belooft sowieso loodzwaar te worden en wordt misschien wel beslissend voor de eindwinst. In het verleden was dat meermaals het geval: in 1953 (Coppi) was dat het geval maar

## Kermis

Geen wonder dat kampioenen geboren worden of hun stempel drukken op de flanken van de Stelvio. De klim is gewoonweg loodzwaar. Na de Franzenshöhe tuurt de top je

ergerlijk na telkens wanneer je de volgende haarspeld-bocht zoekt. Je bent alleen. Je tracht een ritme te vinden en fietst in een trance... tot op het moment dat een sliert motorrijders voorbij snort. Kijk achterom en krijg vleugels. De top ligt nu voor het grijpen. Heb je nog wat over? Loop op de trappers. Dan komt hij... de glimlach. Het is kermis op de top. Het braadworstenkraam doet gouden zaken. Met dank aan de Germaanse motorgardes. De souvenirwinkeltjes doen het ook niet slecht, al vraag je je soms hardop af wie in godsnaam die lelijke an aftandse t-shirts wil kopen. 2,757 meter prijkt op het bord op de top. Zo hoog is het hier, waar lange tijd geleden nog de Oostenrijks-Italiaanse grens was. Het is fris. Ginds ligt Bormio. Windjasje aan en slinger je langs de SS38 richting dal. Naarmate je Bormio nadert, klimt de temperatuur. Zalig.



## Stelvio Experience begeleidt wielertoeristen

Fietsen, goed eten en relaxen: dat is Stelvio Experience, een totaalservice voor fietsers die een topvakantie willen beleven op en rond de legendarische Stelviopas. Uitvalsbasis is Bormio, in de Italiaanse Alpen, een fietsparadijs en perfecte bestemming voor een zomerse fietsvakantie. Je krijgt er enkele kleppers voor de wielen geschoven: er is niet alleen de Stelvio maar ook de Gavia en de Mortirolo liggen er op een zakdoek. En, niet te vergeten, ook heel wat andere bergpassen die misschien minder bekend zijn maar daarom niet minder uitdagend. Je kan ze allemaal ontdekken via de dagelijkse begeleide groepsritten die georganiseerd worden door het team van Stelvio Experience.

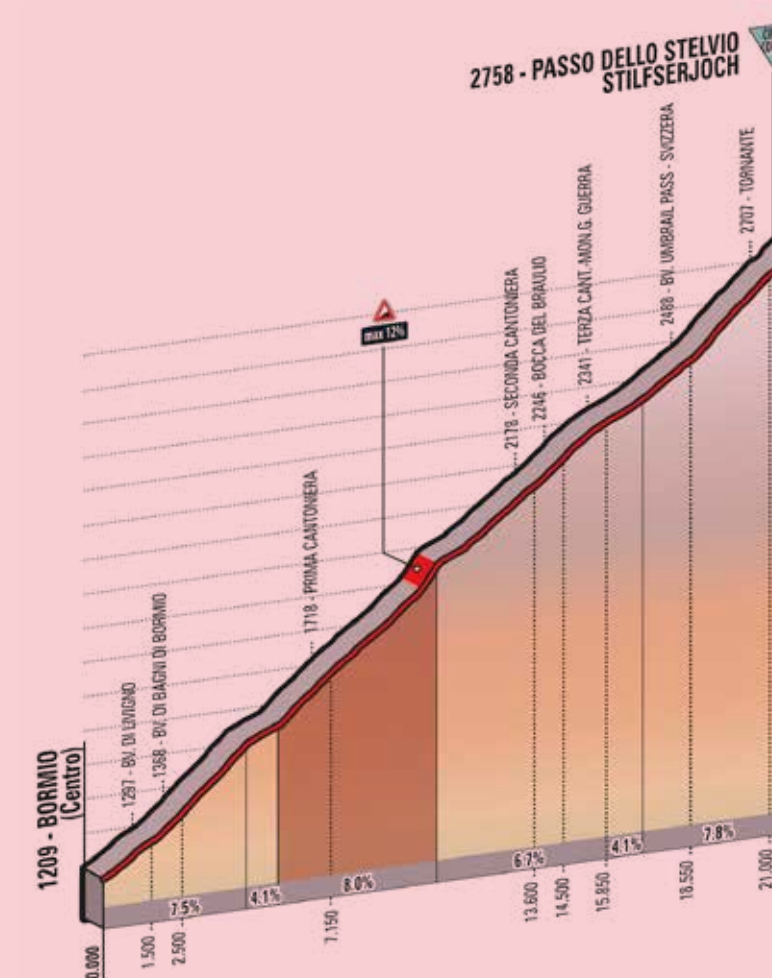
## Lekker eten

Giacomo Schemi is gangmaker van het project Stelvio Experience. "Niet alleen de uitdagende dagritten maken deel uit van de formule van Stelvio Experience, ook het lekkere eten doet dat. We zijn tenslotte op en top Italiaans en lekker eten ligt ons na aan het hart. Deze regio heeft een exquisite keuken, gebaseerd op lokale en eerlijke producten, voor elk wat wils. Na een zware dag in het zadel, heb je wel een lekker menu en een goed glas wijn, een fris biertje of een schuimige cappuccino verdiend!" Na elke rit vind je in het Stelvio Experience Bicycle Café een gedroomde pleisterplaats om na te praten en anekdotes op te rakelen.

## Logies voor iedereen

Om tot rust te komen, is een verblijf aan de Stelvio ook al ideaal. Bekijk op de website van Stelvio Experience het ruime aanbod van verblijfsmogelijkheden. Zowel voor individuele, kleine groepjes, families en grote groepen zijn er geknipte logies voorhanden. "Fietsers zijn hier onze gasten. En dat betekent voor ons meer dan hen te slapen te leggen." Bekijk het volledige aanbod en alle services van Stelvio Experience op [www.stelvioexperience.it](http://www.stelvioexperience.it). Via deze portaal site kan je je fietsvakantie aan de voet van de Stelvio helemaal en tot in de puntjes plannen.

**Stelvio**  
experience 2758  
[www.stelvioexperience.it](http://www.stelvioexperience.it)





# Een rondje Dolomieten

**Vraag een wielertoerist een toptien op te stellen van favoriete buitenlandse fietsbestemmingen. De kans is groot dat de adembenemende Dolomieten één van de hoogste plaatsen op het verlanglijstje innemen. En je hoeft nog niet meteen de steilste Dolomietencols te doen, begin met de Sella Ronda, een populair traject die over vier passen voert: de Gardena, Sella, Pordoi en Campolongo. Drie van die passen krijgt ook het Giropeloton voor de wielen geschoven, in de korte maar intense achttiende etappe. Onze man brengt verslag uit van zijn deelname aan de Sella Ronda Bike Day, een dag waarop Koning Auto moet kijken voor de fietser.**

Nee, we zijn het in de Lage Landen niet gewoon, de puntige, imposante bergtoppen van de Dolomieten. Telkens bij het ochtendglorren is het een genot om de bordeauxrode gordijnen van de hotelkamer met een ferme ruk open te slaan. De schone aanblik van het machtige bergmassief is als het beeld van de vakantieprent op grootmoeders schouw. Grijs gesteente onder een hemelsblauwe koepel. En daaronder, vanaf de groengrens en verder naar onder, een pittoresk dorp, Badia, leunend tegen de onwrikbare berg. De fleurige bloemen op de houten balkonrand, gemixt in rood en paars, maken de ansichtkaart compleet. Ook vandaag veer ik op uit bed om de bergtoppen te begroeten. In alle vroegte. Ik trek het koerstruijtte dat ik voor het raam had gehangen opzij en sla het lichtverduisterende gordijn open.

## Uitme vrijheid

Ik warm me op aan het aloude volksgezegde als ik onderweg ben naar de vier beklimmingen van de Sella Ronda.

Schrik. Ten opzichte van de voorbijgaande dagen is het beeld compleet anders. Het hemelsblauw heeft plaats geruimd voor grijs. De puntige rotsen doorprikken het stevige, dreigende wolkendek. De naaldbomen en de kerktoeren van Badia vallen nog net waar te nemen. Het dorp is omsingeld; ingeklemd tussen hoge bergen en een onheilspellend wolkenpak. In de lobby van het hotel verzamelen drommen fietsers, gewapend tegen het dreigende weer. Uitgeroemd op de Sella Ronda Bike Day laat het weer het afweten. De vooruitzichten, geprint op een A4-vel voor de sportievelingen die in het hotel verblijven, beloven uur na uur weinig goeds. Bewolking. Een paar regendruppels. Lage temperaturen. De hoteleigenaar stelt me gerust: hier komt het hooguit vier keer per jaar voor dat het de ganse dag regent.

De glooiende wegen van Badia en La Villa naar Corvara, een afstand van zo'n vijftien kilometer, zijn een prettige manier om de benen los te draaien. Langs een rits hotels en restaurants, en onder een skilift door, trappen we naar Corvara, voor ons het startpunt van de fameuze Dolomietentocht. In het dorp draaien we rechtsom en passeren we het hekwerk, als teken dat we de route daar écht bereikt hebben. Aan de linkerzijde zien we in een open veld een grote, houten racefiets staan. Op het frame pronkt de naam van de Maratona dles Dolomites, de populaire cyclo in het hart van het Noord-Italiaanse hooggebirge. De aanleiding voor de Sella Ronda Bike Day moet juist gezocht worden in de Maratona. Die biedt plaats aan negenduizend deelnemers, terwijl driedubbel zoveel mensen om een startbewijs smeken.

Als schrale troost is er sinds enige jaren deze Sella Ronda Bike Day. Inschrijven is niet nodig, iedereen kan op zijn zadel springen en genieten. De hele dag. In 2017 komt daar overigens nog de Dolomiti Bike Day bij. Net als tijdens de Maratona zijn de wegen autovrij. Grootste verschil: de cyclo is korter en telt iets meer dan vijftig kilometer.

Terwijl ik in de eerste beklimming van de dag, de Gardena, langs de thermometer van de plaatselijke apotheker trap – 12 graden Celsius – is het rustig om me heen. Geen gemotoriseerd verkeer, slechts een handvol fietsers. Hier, te midden van zoveel natuurschoon, ervaar je de ultieme vrijheid. De Gardena is een prettige klim. De pasweg verbindt Val Badia met Val Gardena en is zo'n tien kilometer lang. Het is de langste hellende beproeving van vandaag. Nergens wordt het echt steil; een kaart geeft aan dat het meest uitdagende deel een stijgingspercentage van 10 procent heeft. Het omringende landschap is fraai, met voor ons zicht op het Sellamassief en aan de oostzijde de bekende hoge Dolomietenrotsen die naar de hemel wijzen. Imposante brokken steen zijn het, met steile, scherp gesneden wanden en richels. Grijs gekleurd tot aan de boomgrens. Op de top, waar het al drukker is met pauserende renners, schieten fietsers hun plaatjes voor in het fotoboek thuis. Een dame achter een provisorische eetkraam koopt cola, energiedrank en andere flessen aan de meute.

En Apfelstrudel, een typische lekkernij uit deze omgeving. Het gesuikerde goedgevond gretig aftrek onder de fietsers, voordat zij de ijskoude afdaling naar de Sella inzetten. Nadat ik mijn windjack heb aangetrokken om het lichaam warm te houden, smijt ik me in de afzink...

## De reus Sassolungo

De route loopt over wegen die in de Eerste Wereldoorlog uit militaristisch oogpunt zijn aangelegd. De weg is breed en overzichtelijk en dus geschikt voor een prettige duikvlucht, hoewel hos en struikgewas het niet toestaan om ver vooruit te kijken. Na enkele kilometers buigt de weg naar links af en begin ik meteen aan de Sella, nummer twee in de passenreeks van de dag. Ook dit is een zeer aangename weg omhoog, merk ik al snel. Gelet op de relatief korte klimlengte, zo'n vijf kilometer, is het heerlijk om hier vol op de pedalen te gaan staan – recupereren doen we wel op de kruin van de berg. Tegelijkertijd biedt de Sella méér dan sportief genot. De vegetatie wordt al snel dunner, waardoor je binnen de kortste keren fraai zicht hebt op de omgeving. We hebben lange tijd uitzicht op de Sassolungo. Een Italiaan die naast me komt peddelen, vraagt of ik in de berg de vorm van vijf vingertoppen herken. Hij begint zijn verhaal en geeft uitleg bij zijn op het eerste gezicht ietwat merkwaardige vraag. Er doet in de omgeving een verhaal de ronde, eentje over reuzen die in het verre verleden rond het Sellamassief leefden. Eén van hen, Sassolungo, was een kwade rakker. Hij plunderde het kippenhok van de burenen stal daaruit eieren, totdat hij op heterdaad werd betrapt. De reus hield zijn onschuld vol – “Het zijn die verdraaide vossen!” – maar werd na de zoveelste roof toch veroordeeld. Hij zonk op magische wijze weg in de grond en zit daar nog steeds. Zijn hand, met vijf vingertoppen, steekt uit de grond. Het kan niet anders dan een fabeltje zijn, spiegel ik me voor. Maar wel een mooie.

De Sassolungo is één van de mooiste pieken die ik tijdens deze trip zie. Mijn gezelschap met een vriendelijke hoofdknik. Hij weet me te vertellen dat de Sassolungo niet alleen bij mij in de smaak valt. Ook onder filmmakers is het een geliefde plek, net zoals wel meer bergen in de Dolomieten hoge ogen gooien. In deze contreien is een kasraker opgenomen als Cliffhanger, een actiethriller met Sylvester Stallone. Daarnaast kwam James Bond langs voor For Your Eyes Only. Misschien heb je zo ongemerkt al eens kennis gemaakt met de imposante Dolomieten.

## Marmoladegletsjer

De Sassolungo verdwijnt van onze radar. Het gebergte schuift door de meanderende weg steeds meer achter onze rug. Een helikopter, weggestopt in een wolkenpak, wentelwiekrichting de Sella, getuige het sterker wordende geluid. Ook ik laat de molen nog eens stevig draaien voor de laatste kilometer naar het hoogste punt van de Sella. Het stijgingspercentage neemt licht af en dus schakel ik twee tandjes zwaarder, voordat ik nog eens op de pedalen ga staan. En danseuse bereik ik de top. Ik de verte is onder meer de indrukwekkende Marmolada te zien. Dit is een berg met een gletsjer die verschillende toppen heeft met een hoogte van boven de drieduizend meter. De Punta Penia (3.342 meter) is de hoogste wolkenkrabber van het stel. Van hieruit is het bij goed weer mogelijk om de Zillertaler Alpen te zien. Vooral onder bergbeklimmers is dit een trekpleister. De zuidzijde van de gletsjer is een kaarsrechte rotswand die alleen door ervaren klimgeiten te bedwingen valt. De noordkant loopt geleidelijk af naar de Fedaiapas, waar het ook goed toeven is voor fietsers. De Dolomieten blijken in zijn geheel een warm thuis voor liefhebbers van extreme sporten, mensen die de grenzen zoeken.

Ook hier op de Sella is het een komen en gaan van lefgozers. Wanneer ik opnieuw op de fiets ben gestapt en voorzichtig aan de afzink ben begonnen, vertelt een medefietsers me over een dodelijk ongeluk dat zich hier kort geleden voordeed. Een Canadese wingsuiter had problemen met zijn uitrusting; zijn parachute klapte niet uit. Op sociale media circuleert een filmpje van de fatale sprong. Met een lach zocht de man de diepte, terwijl zijn vrouw hem vergezeld, zegt mijn amico die het filmpje heeft gezien. Enigszins geschrokken, beseffende dat leven en dood in sport dicht bij elkaar kunnen zitten, houd ik de

plat. Wie het nodig heeft, kan hier enigszins op adem komen. De haarspeldbochten zijn keurig genummerd en de wegwijzers geven prima weer hoe lang het nog duurt voordat de piek is bereikt. De benen malen steeds langzamer, als een korenmolen die zijn werk heeft gedaan. De Pordoi is dan ook voor iedereen al de derde klim van de dag. De Pordoi is een mooie plek om Fausto Coppi in herinnering te brengen, besef ik me. Wat de Galibier vaak voor de Tour de France is, is de Pordoi vaak voor de Giro d'Italia geweest: de hoogste top van de ronde. Geen andere berg dan deze is vaker het dak van de ronde geweest. Coppi kwam liefst vijf keer

naast het monument. Iemand schiet met mijn smartphone een foto. Ik trek mijn windjack aan en rij verder. Nog voordat we de afdaling inzetten, wijst een bord ons op een begraafplaats van Duitse militairen. Het is een van de vele tastbare herinneringen aan de Eerste Wereldoorlog die deze omgeving rijk is. De strijd moet enorm geweest zijn, wordt me tijdens de fietstrip duidelijk.

## Warme thee

Tot de Eerste Wereldoorlog liep de grens tussen Oostenrijk en Italië dwars door de Dolomieten, maar aan het einde werd het gebied Tirol gesplitst. Een deel bleef bij

## “Het omringende landschap is fraai, met voor ons zicht op het Sellamassief en aan de oostzijde de bekende hoge Dolomietenrotsen die naar de hemel wijzen.”

handen ietwat krampachtig op de remgrepen van mijn fiets. We zijn in het restant van de technische afdaling beiden stil en concentreren ons op de vlucht richting het dal. Erg lang glijdt de weg niet naar beneden. Voor je het weet knikt de weg naar links voor beklimming nummer drie, de Pordoi...

## Tornanti

De Passo Pordoi is een haarspeldbochtenfestival met liefst 27 tornanti – de beklimming vanuit Arabba, straks onze afdaling, telt er nog meer: 33. Ze zitten vooral in het tweede deel van de klim verstopt en sommige voelen aan de buitenrand als vals

als eerste boven op de Pordoi (1947, 1948, 1949, 1952 en 1954) en heeft zijn sporen achtergelaten. Dit is 'zijn' piek. Bovenop, niet veel later, trekt een groot bronzen beeld onze aandacht. Het is een monument ter ere van de Italiaanse vedette. Het blijft een opvallend fenomeen hoe populair Coppi nog altijd is. Wielertoeristen verdringen zich bij het beeld en poseren voor een unieke plaat, met op de achtergrond de grillig gevormde Dolomietenrotsen. Een man neemt zijn helm af en maakt een voorzichtige buiging. Respect voor de kampioen. Ik kan en wil niet achterblijven. In m'n biancoceleste gekleurde tricot, leunend op het zadel van de racefiets, sta ik

Oostenrijk, het andere viel in een keer onder de vlag van Italië. Het is om die reden dat hier meerdere talen worden gesproken: Italiaans, Duits en vooral Ladinisch. Wie meerdere fietsroutes uitstippelt over verschillende passen en interesse heeft in de geschiedenis, komt in de wijde omgeving zeker aan zijn trekken. Er zijn oorlogsmusea, onder meer op de Falzarego en bij het Fedaiameer. Wie geen zin heeft in een bezoek aan een dergelijk centrum maar wel meer te weten wil komen, kan gerust een (wat oudere) inwoner aanschieten. Geheid dat diegene iets kan vertellen over de heftige gebeurtenissen in de twintigste eeuw. Die hebben hun stempel gedrukt

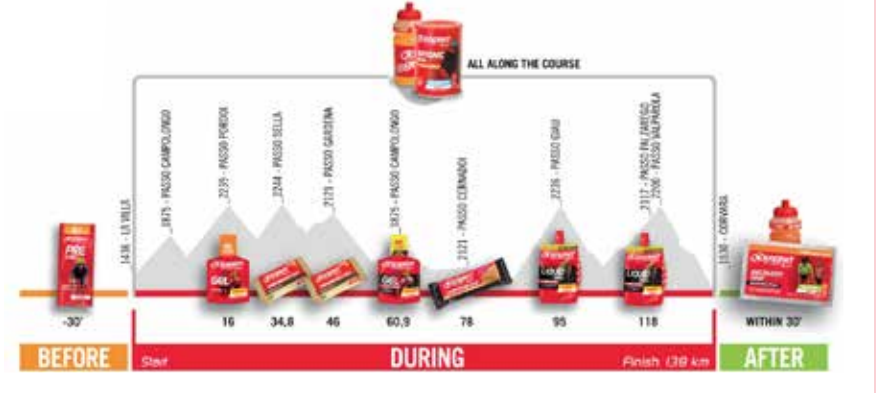
## Maratona dles Dolomites



Zondag 2 juli 2017 hebben granfondorijders met stip genoteerd in hun agenda: dan wordt voor de 31ste keer de Maratona dles Dolomites, een cycloportieve toertocht in de regio Alta Badia, georganiseerd. Vorig jaar werd het Giropeloton over nagenoeg hetzelfde parcours van de hobbyfietsers gestuurd. Ook dit jaar trekt de 100ste Giro opnieuw door de regio Alta Badia, in de korte maar bijzonder intense achttiende etappe tussen Moena en Ortisei. Met de Pordoi, Valparola en Gardena doen de renners drie Dolomietenpassen aan die ook sinds jaar en dag in het parcours van de Dolomietenmarathon zitten. Wil je zelf deelnemen aan de Dolomietenmarathon, schrijf je dan tijdig in. De editie 2017 zit al een tijd vol maar vanaf het najaar van 2017 kan je al meedingen naar starttickets voor de 32ste editie in 2018. [www.maratona.it](http://www.maratona.it)

## Enervit: voor, tijdens en na het sporten!

Wil je deelnemen aan de Dolomietenmarathon? Of heb je een lange fietstocht in de bergen gepland? Wat eet en drink je dan? Sportvoedingfabrikant Enervit serveert volgend voedingsschema voor de actieve fietser die zich waagt aan een uitdagende tocht in het hart van de Dolomieten. Net zoals je met een lege benzinetank geen poot meer vooruitkomt met je auto, moet je ook als fietser voor, tijdens en na het sporten voldoende en vooral de juiste energie in de tank kappen. **Enervit Pre Sport** is een jellyreep op basis van koolhydraten die je voor een intense en langdurige sportinspanning gebruikt. Tijdens de cyclo drink je **Enervit Isotonic Drink** en combineer je **Enervit Performance repen** met **Enervit Competition repen**, **Enervit gels** en **Enervit Liquid gels** om een constante aanvoer van energie te garanderen waarbij je maag niet in een knoop slaat en je vochtgehalte op peil blijft. Met de **Enervit Recovery Drink** bevorder je na de inspanning het spierherstel zodat je snel weer een nieuwe uitdaging kunt aangaan. [www.enervitsport.com](http://www.enervitsport.com)



op de ontwikkelingen in dit gebied. Vandaar dat verhalen van generatie op generatie zijn overgedragen. Ik zoek de afzink op en stort me opnieuw in een bochtencocktail. Ik doe het hier vanwege de koude wat rustig aan. In een bar beneden doe ik me te goed aan warme thee en een sandwich. Het is zo'n typische plek waar in de winterperiode talrijke buitenlanders de après-ski vieren, getuige de

inrichting en de muziekkeuze: Hollandse meezingers en Duitse schlagers. Fietsers deinen rustig mee op het ritme van een dijenkletter. Eenmaal opgewarmd zoek ik het koerszadel weer op en begin ik direct aan de Campolongo, de laatste én in theorie de minst uitdagende klim van de Sella Ronda. Hij is kort, niet steil en kent relatief weinig hoogteverschil. Maar voor wie weinig hoogtemeters in

de benen heeft, kan hij na een paar uur fietsen toch zwaar voelen. Vanaf de top van de Campolongo, waar we bij toeval kennismaken met de bedenker van het populairder wordende open racezadel, laten we ons uitbollen naar Corvara. Dat is het punt waar we vanochtend aan onze Sella Ronda begonnen. Vanaf nu is het nog vijftien kilometer terug naar het bikehotel. Een warme douche lonkt.

## Jouw fiets? Jouw Merida!

Wil je gaan knallen in de polders of klimmen in de Dolomieten? Hoe dan ook: je hebt de fiets nodig die bij je past. Die vind je bij Merida...

Begin de jaren zeventig van vorige eeuw kreeg de Taiwanese Ike Tseng het op zijn heupen. Op een trip naar de Verenigde Staten zag hij bij een fietswinkel een bordje waarop geschreven stond 'No bikes from Taiwan accepted due to bad quality'. Dat was voor hem genoeg om het tegendeel te bewijzen. Hij richtte Merida op. Drie lettergrepen die, ruw vertaald uit het Koreaans, zoveel als 'mooie en hoogkwalitatieve fietsen waarmee iedereen comfortabel een ritje kan doen' betekenen.

**Kwalitatief en klantgericht**

Vanaf de eerste dag willen ze innovatief en creatief zijn. Door progressief uit de hoek te komen creëren ze een uniek merk. Ervaren ingenieurs en designers in het Duitse R&D-center van Merida werken close samen met de productie-experts in Taiwan. Merida heeft tot op vandaag vandaag zijn productieproces niet uit handen gegeven. Alles blijft binnen hetzelfde bedrijf. Kwaliteit staat met stip genoteerd.

Ondanks het feit dat ze een grote fietsproducent zijn, willen ze altijd vermijden dat hun fietsen aanvoelen als massaproducten. De klant staat dan ook altijd centraal.

**Merida Experience Center**

In het Nederlandse Apeldoorn, in het Experience Center, kan je een aantal fietsen uit Merida's rijke assortiment gaan testen. Iedereen is er welkom maar als je echt wil gaan testen, maak je vooraf best een afspraak. De tester krijgt een gps op de fiets met daarop een mooie route met vlakke wegen langs bos en open vlaktes. Maar om alle kenmerken te testen en de fiets te leren kennen mag de bekende Posbank niet ontbreken op de uitgestippelde route. En er is aan alles gedacht: na je fietstocht kan je in het Merida Experience Center voor een verkwikkende douche. En dan? Je droomfiets bestellen natuurlijk.

[www.merida.nl](http://www.merida.nl)







**Un caffè per favore!**

Wie Italië zegt, zegt koffie. En wie er een caffè bestelt, krijgt een minikopje met de best mogelijke extractie van een partij gemalen koffieboontjes. Althans: zo zou het moeten. Enige baristaskills en een espresso-machine van Rocket Espresso, partner van Bahrain-Merida, kan daarbij helpen. De fabriek van Rocket Espresso vind je in Liscate, een gemeente aan de rand van Milaan, decor van de slotetappe van de 100ste Giro. Haal de thuisbarista in je boven en zet de perfecte espresso...

**Maal** de koffie – stel de hoeveelheid en maalgraad correct af, dit hangt van diverse factoren af – en vul de portafilter. Verdeel de gemalen koffie zo goed mogelijk over de portafilter en wrijf daarna de randen van de portafilter af.

**Druk** de koffie aan met een tamper. Het is belangrijk om gelijkmatig aan te stampen om een mooi resultaat, zonder niveaverschil, te verkrijgen. Zo loopt de koffie straks langs beide filteruitlopen op een gelijkaardige en egale manier in onze tasjes.

**Spoel** de machinekop vooraleer de portafilter met de versgemalen koffie in de machine wordt geplaatst. Zo worden oude koffieresten verwijderd.

**Zet** de twee espressokopjes onder de dubbele filteruitloop van de portafilter en zet de machine aan. Het is belangrijk om niet te

veel tijd te laten tussen deze twee handelingen.

**Duw** de hendel omhoog: zo wordt het hete water door de koffie en in de portafilter gestuwd. Er volgt een extractie in de vorm van twee straaltjes aan zwart vloeibaar goud.

**Bekijk** de twee straaltjes. Je herkent drie fases. Eerst zijn ze dun en donkerbruin zoals gesmolten chocolade. Na enkele seconden worden de straaltjes wijder en verandert de kleur naar een donkere honingachtige kleur. Van zodra je ziet dat de straaltjes helder en waterachtig worden, haal je de hendel weer naar beneden.

**Wals** het kopje en bewonder het crema, het goudbruine laagje schuim bovenop de koffie. Proef!

[www.rocket-espresso.com](http://www.rocket-espresso.com)



### Coppi Koffie!

Waanzinig beeld uit een Ronde van Italië van vervlogen tijden, van begin jaren vijftig: Fausto Coppi nipt voor de start van een Giro-etappe kopje brengen met net genoeg inhoud om een holle tand te vullen. Ondanks de koffiehype onder fietsers en de fietskoffiebars die als paddenstoelen uit de grond schieten, is het gepast de vraag te stellen of zo'n pittige espresso of schuimige cappuccino wel goed is voor wielrenners en fietsers. Vergis je niet, een espresso is een echte cafeïnebom. Een dosis van 50 ml espresso bevat immers meer cafeïne dan een kopje oploskoffie van 125 ml. Ook variaties zoals een cappuccino bevinden zich op vlak van hoeveelheid cafeïne dicht in de buurt van de espresso. Eén espresso bevat 65 mg cafeïne. De aangeraden maximale dagelijkse hoeveelheid cafeïne bedraagt 500 mg. Kortom: koffie kan... maar alles met mate.

# De Giro in cijfers en letters

<p><b>GRUPPO COMPATTO</b></p> <p>Als er sprake is van een compact peloton.</p>	<p><b>10</b></p> <p>Als het peloton op 23 mei over de Stelvio trekt, zal dat voor de tiende keer in de Girogeschiedenis zijn.</p>	<p><b>Testa della corsa</b></p> <p>Aanduiding van de kopgroep.</p>	<p><b>42</b></p> <p>Het meeste etappeoverwinningen in de Ronde van Italië staat op naam van Mario Cipollini.</p>
<p><i>Volata</i></p> <p>De sprint, spek voor de bek van de sprinter of velocista.</p>	<p><b>SCALATORE</b></p> <p>De klimmer, doorgaans primus op de helling of salita.</p>	<p><b>77</b></p> <p>Eddy Merckx verzamelde tussen 1968 en 1974 het meeste aantal roze truien.</p>	<p><b>maglia rosa</b></p> <p>De roze trui, de leiderstrui in de Giro. De roze kleur kwam er als verwijzing naar de organiserende sportkrant, La Gazzetta dello Sport.</p>
<p><i>Ascesa versus discesa</i></p> <p>Beklimming versus afdaling.</p>	<p><b>Vincitore</b></p> <p>Winnaar, nadat hij een overwinning of vittoria op zijn naam schreef.</p>	<p><b>Caduto</b></p> <p>Een valpartij.</p>	<p><b>PARTENZA VERSUS TRAGUARDO</b></p> <p>Start versus aankomst.</p>
<p><b>5</b></p> <p>Het record aantal eindzeges in de Giro staat op naam van drie renners: Eddy Merckx, Fausto Coppi en Alfredo Binda.</p>	<p><b>GRUPPETO</b></p> <p>De bus. Wordt gevormd in berg-etappes waarbij de renners die niet meestrijden voor ritwinst een eigen tempo kiezen om binnen de tijdslimiet te finishen.</p>	<p><b>Grinta!</b></p> <p>Verbetenheid, wilskracht. Héél vaak gebruikt in sportverslaggeving. En uiteraard ook – mét uitroepeteken dan, Grinta! – hét magazine van de actieve fietser.</p>	<p><b>Ultimo chilometro</b></p> <p>De laatste kilometer, die steevast wordt ingeluid door een grote boog met de triangolo rosso of rode vod.</p>
<p><b>Att<sup>a</sup>co</b></p> <p>Aanval.</p>	<p><b>11</b></p> <p>Zoveel keer ging de Giro van start buiten Italiaans grondgebied.</p>	<p><b>GREGARIO</b></p> <p>Knecht, in steun van de capo(squadra) of kopman.</p>	<p><b>1909</b></p> <p>Het jaar van de allereerste editie, gewonnen door Luigi Ganna. Hij legde de 2.448 km en 8 ritten af in 89 uur, 48 minuten en 14 seconden.</p>



MERIDA.nl

# NIBALI: RIDE IN STYLE

Vincenzo Nibali heeft een prachtige stijl. Zowel op als naast de fiets. In de koers heeft Nibali de keuze uit verschillende fietsen.

De Merida Scultura is de lichtgewicht klimfiets terwijl de Merida Reacto het wapen is voor de ontsnapping en de sprint.

Wil je meer weten over deze fietsen? Ga dan snel naar [MERIDA.nl](http://MERIDA.nl) en ontdek alle modellen.

**MORE BIKE. MORE STYLE.**

