



## Tour de France De lol van grind

# Gravelvreten

Nieuw in de Tour de France: **32 kilometer aan grindwegen** in de etappe van zondag. Zo gek is dat niet: fietsen over gravel is populair onder (voormalige) wegrenners en liefhebbers, ook als wedstrijd sport. Niet iedereen is er echter blij mee.

Door **Gidi Heesakkers**

TOUR DE FRANCE  
NEGENDE ETAPPE

**D**e eerste bak knisperend grind dient zich zondag na 47 kilometer aan. Sommige renners gaan ervan 'aan', voor anderen in de Tour is een graveldag vooral een stressdag: de negende etappe van 199 kilometer voert rondom de stad Troyes over veertien gravelstroken, met ook nog eens 2.000 hoogtemeters. In totaal gaat het om 32 kilometer aan onverharde wegen.

In de Tour is dat nieuw, al reden de vrouwen twee jaar geleden in de eerste Tour de France Femmes over precies dit grindparcours. Destijds klonk hetzelfde verontwaardigde gebrom als bij de onthulling van deze etappe: is het écht nodig om wegen met losliggend grind op te nemen in de Tour, met een grotere kans op lekrijden, chaos en vallen, wat klassementsrijders zomaar de overwinning door de neus kan boren?

Of je met de sterkste benen uit bed bent gestapt, doet er op een dag als deze minder toe, redeneren critici; mazzel of juist pech hebben, kan beslissend zijn. Bovendien moeten ploegen speciaal voor deze etappe ander materiaal meenemen (zie de rubriek 'Materiaal' op de volgende pagina).

Patrick Lefevere, ploegleider van Soudal Quick-Step, is al jaren de mening toegedaan dat grindwegen en kasseien van grote rondtes te veel een loterij maken. 'Het kan zo veel ka-

potmaken', zei Visma-Lease a Bike-manager Richard Plugge na de presentatie van het Tour-parcours. 'Omdat de geluksfactor er zo enorm ingebracht wordt. Waarom gravel gaan opzoeken?'

Omdat stukken gravel een koers spannend maken en omdat gravel populair is, zou je eenvoudigweg kunnen zeggen. Tourdirecteur Christian Prudhomme sprak de hoop uit dat de onverharde wegen van Troyes een 'iconisch onderdeel' van de koers worden, met hetzelfde fietstoerisme aanwakkerend effect als de Strade Bianche in Toscane.

**Voor kijkers is de negende etappe** in elk geval geen straf: dit kan een van de spectaculairste dagen in de Tour worden. Ook zal een aantal renners met extra zin aan de start verschijnen, hun kans ruikend om een etappewinst binnen te slepen: Mathieu van der Poel, Tadej Pogacar, Tom Pidcock, Wout van Aart, om er een paar te noemen.

Gravel blijft terrein winnen, bij (voormalige) wegrenners én amateurs, ook als wedstrijd sport. De snelste gravelaars zijn wielrenners. De eerste twee wereldkampioenschappen gravel, in 2022 en 2023 in de Italiaanse regio Veneto, werden gewonnen door respectievelijk Gianni Vermeersch en Matej Mohoric - zij rijden allebei mee in de Tour. 'Ik denk dat het in de toekomst wel een grote dis-



cipline gaat worden', zei Van der Poel bij de eerste editie, waar hij het brons pakte; nóg een specialisme om in uit te blinken.

Ook bij de vrouwen zijn het de profs die bij het WK het eerst over de streep komen. Het erepodium van afgelopen jaar bestond uit Katarzyna Niewiadoma, Silvia Persico en Demi Vollering.

En dan zijn er nog een heleboel oudgedienden die zich met besmettelijk enthousiasme op gravel hebben gestort, zoals Niki Terpstra, Johnny Hoogerland, Ivar Slik en Jasper Ockeloen. Vooral Laurens ten Dam, prof op de weg van 2004 tot en met 2019, voorziet in een

constante stroom van inspiratie. Hij neemt zijn honderdduizend Instagramvolgers mee op aanstekelijke offroad-avonturen en maakt er voor zijn platform *Live slow ride fast* korte documentaires over.

**De Nederlandse Wielerveder** KNWU wil inspielen op de groeiende populariteit van het gravelen als wedstrijd sport en stelde Ten Dam dit jaar aan als de eerste bondscoach gravel. Het is nu aan hem om selecties te maken voor de kampioenschappen.

Ondertussen blijft hij ook wedstrijden rijden. Begin juni deed hij bijvoorbeeld weer mee aan de Amerikaanse race Unbound, 'de hoogmis in de gravelwereld'. Voormalig olympisch kampioen op de weg Greg van Avermaet debuteerde er op zijn 39ste en eindigde op een knappe zevende plek.

Unbound werd gewonnen door Australiër Lachlan Morton, gravelrolmodel met misschien wel de grootste gun- en funfactor, vanwege de manier waarop hij lol combineert met ontzagwekkende sportieve uitdagingen. Hij legde 320 kilometer met 3.600 hoogtemeters af met een gemiddelde van 35,5 kilometer per uur.

**Het gravelracen evolueert** in rap tempo, inclusief steeds hogere gemiddelde snelheden, constateerde hij in mei in een interview met fietsblad *Rouleur Magazine*. Een goede ontwikkeling, vindt Morton, al kijkt hij wel uit om opnieuw zo prestatiegericht te trainen als toen hij nog prof op de weg was. 'Ik heb een sterke

### SPEL OM SECONDEN

## Remco Evenepoel wint eerste tijdrut Tadej Pogacar geeft 12 tellen toe.

**Robert Giebels**  
Gevrey-Chambertin

**Zijn concurrenten** zaten Remco Evenepoel vooraf aan als de vrijwel zekere winnaar van de eerste tijdrut van de Tour de France van 2024 en zekregen gelijk. Niet dat de Belgische Tourdebutant en wereldkampioen tijdrijden zijn drie tegenstrevers verpulverde, maar zijn enorme

versnelling was wel te veel voor Tadej Pogacar, die 12 seconden trager was, Primoz Roglic (34 seconden) en Jonas Vingegaard, die 37 tellen toefaf.

Voor het eerst reed de top-4 van de uitslag vrijdag een tijdrut tegen elkaar. Allen zijn specialisten die weten hoe ze een tijdrut moeten indelen. Ook als die vrij kort is en, zoals deze keer, razendsnel - Evenepoel klokte een

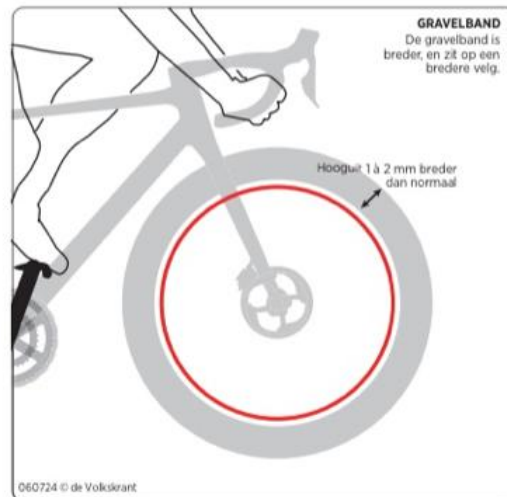
gemiddelde van liefst 52,6 kilometer per uur over een afstand van 25,3 kilometer.

De ervaring uitte zich in regelmatige tussentijden. Op alle tussentijden was Evenepoel de snelste, gevolgd door Pogacar, die wat dichterbij de winnaar kwam toen die heel even een probleem leek te hebben met de loop van de ketting over de achterste tandwielen bij de achteras.

Voor Vingegaard, de winnaar van de Tour van de afgelopen twee jaar, was de tik cijfermatig het grootst. Hij begon snel, zakte wat terug en eindigde als vierde. Maar zo heel gek is dat niet na de botbreuken en klaplong die hij begin april oplep. Bovendien was het voor de Deen geen onderdeel dat hij zo licht is, gezien het geringe aantal hoogtemeters en flinke rugwind.

## Materiaal

### Een fiets voor door het grind



## Alleen 'n beetje breder

Waarom stappen de renners zondag voor de 'graveletappe' niet op de zo populaire gravelbike?

behoefte om op een niet-competitieve manier terug te keren naar de basis, zodat ik gewoon met plezier kan fietsen', vertelde Morton.

Plezier was in eerste instantie de belangrijkste drijfveer van degenen die de onverharde paden opzochten: tandje terug qua volle vaart, schepe erbovenop qua avontuur en gezelligheid. Van de drukke weg af, lekker het bos in, even geen focus op vermogens trappen, maar nog altijd wel sneller dan op een mountainbike.

'Lange tijd ging het vooral om de natuurbeleving,' zegt Johan Wekema, zelf ook fietser en organisator van de Gravel One Fifty, een wedstrijd die volgend weekeinde wordt gereden in Drenthe.

Voor het gros is relaxed door een groene omgeving fietsen nog steeds de voornaamste reden om een gravelfiets aan te schaffen, maar ook Wekema ziet dat gravel voor een competitievere groep recreanten lonkt als wedstrijd-sport. Voor hen is de Gravel One Fifty een kans om zich te kwalificeren voor het WK, dat dit najaar relatief dichtbij huis plaatsvindt, in Leuven.

**Wekema ziet een explosieve** toename in het aantal deelnemers: van 320 bij de eerste editie in 2022 naar 1.350 vorig jaar en 2.000 nu. Hij schrok eerlijk gezegd een beetje van de enorme animo en zette de inschrijving twee maanden geleden stop, met het oog op de veiligheid en de omgeving waarin de tocht gereden wordt. Het parcours van 150 en 85 kilometer volledig afzetten, is niet mogelijk.

'We krijgen elke dag mails en apps van ren-

ners die vragen of ze alsnog kunnen meedoen.' Zijn conclusie: 'Gravel is hot en gaat niet meer weg.'

Aan de officiële wedstrijden uit de World Gravel Series van wereldwielverbond UCI, zoals Gravel One Fifty en Gravel Fondo Limburg, mag iedereen meedoen. Wekema: 'De UCI heeft, heel slim, een systeem met leeftijds-categorieën bedacht, en dat spreekt duidelijk aan.' De beste 25 procent van elke categorie kwalificeert zich voor het WK, dus niet alleen de elite, de groep waarin de gravelprofs starten, maar ook amateurs vanaf 19 jaar tot ver boven de 60. Meer deelnemers betekent dat meer mensen een uitdaging van de UCI kunnen verwachten om zich in te schrijven voor het WK.

Wekema's wens is dat er volgend jaar meer vrouwen aan de start staan. Meer dan 90 procent is dit keer man, het grootste deel tussen de 19 en 34 jaar.

De Gravel One Fifty als toertocht afleggen is ook een optie, maar slechts 38 deelnemers gaven bij hun inschrijving aan het rustiger aan te doen. De rest probeert zo snel mogelijk het parcours af te werken in de hoop zich te kwalificeren.

Het is volgens Wekema voor amateurs een stuk laagdrempeliger om eens mee te doen aan een serieuze gravelrace dan aan een wedstrijd. 'Bij wielrennen op hoog niveau komt wat meer tactiek kijken en je moet goed in een peloton kunnen fietsen. Dit is domweg hard trappen over zand- en gravelpaden. Veel mensen kunnen hard fietsen.' Met een plagerige lach: 'Denken ze.'

**Ellen van Dijk voert het peloton aan tijdens de Tour de France Femmes in 2022. Zondag rijden de mannen over dezelfde wegen.**

Foto Getty

**V**eel renners in de Tour hadden zondag speciale gravelfietsen kunnen gebruiken. De meeste fietsmerken van de profs hebben zo'n kruising van een racefiets voor op de weg met een mountainbike in hun assortiment.

Fietsen op onverharde wegen, in de vrije natuur, zonder auto's in de buurt, werd plots populair, waarmee de fabrikanten een nieuwe markt in de schoot kregen geworpen. De fotogenieke Strade Bianche, de in korte tijd tot klassieker uitgegroeide koers over 'witte', onverharde wegen in Toscane, deed de rest. Veel wedstrijden bevatten in het parcours nu gravelstroken.

**Maar alleen als de** complete route onverhard is, zouden de profs van de weg overwegen hun materiaal ingrijpend aan te passen. Al zouden ze sowieso niet met gravelfietsen aan de start staan. Sommige 'gravel-specificaties', zoals zeer brede banden en het wijd uitstaande kromstuur, zijn niet toegestaan door de internationale wielervereniging UCI.

Zondag zullen gewone racefietsen de eerste, hopelijk droge gravelstrook aanvallen.

Is het materiaal dan helemaal hetzelfde als in om het even welke andere rit? Dat niet. De onverharde wegen bevatten vaak kleine, scherpe steentjes die tegelijk weinig grip bieden en waarop het makkelijk lek rijden is. Logisch dat de voor het materiaal verantwoordelijke leden van alle ploegen hun aanpassingen in de banden zoeken zondag.

Aanpassingen in de zin van één of twee millimeter breder. In de *padlock*, de straat in elke startplaats waar de ploegbussen staan, valt te vernemen dat het peloton overwegend met 30, hooguit 32 millimeter brede banden rondom Troyes gaat rijden.

**Voor een lekke band** moet een renner altijd vrezen, maar om nu met het noppenprofiel van gravelbanden te gaan fietsen, is zondag een brug te ver, zegt de materiaalverantwoordelijke man van Lidl-Trek, Koen de Kort. 'Dat is zo slecht qua rolweerstand. De jongens moeten ook nog bijna 170 kilometer over normale wegen rijden, hè.'

Bredere banden betekent bredere velgen: een brede band die over een smalle velg bukt is niet aerodynamisch. Visma-Lease a Bike deed meerdere verkenningen van de graveletappe, vertelt *head of performance* Mathieu Heijboer. 'We hebben onze renners verschillende wielen en breedtes laten testen. In mei hebben we de knoop doorgehaakt waarmee we gaan rijden.'

De Kort en Heijboer zijn eensgezind: de fiets waarmee hun renners normaal rijden, waar ze vertrouwd mee zijn, daar rijden ze zondag ook op. Voor de Lidl-Trek-renners is dat de Madone, voor de renners van Visma-Lease a bike de Cervélo S5; beide zijn snelle aerofietsen, maar volgens De Kort van Trek en Heijboer van Visma allround genoeg om over het gravel te razen. Zolang de mecaniciens er bredere banden en velgen onder zetten.

**Robert Giebels**