

Druk houden en niet snokken in het peloton

Fietsen in een groep is een aparte kunst. Ex-prof Aart Vierhouten kon het als geen ander: zes gouden adviezen. Door **Pieter Klok**

Het moet op de ergens op de derde heuvel in Luik-Bastaken-Luik zijn geweest, dat er op mijn schouder werd getikt. Of ik wel druk op de pedalen wilde houden als ik uit het zadel kwam. Anders kreeg mijn achterwiel een zwiep en dat was levensgevaarlijk.

Een paar weken later werd ik alweer streng toegesproken. We fietsten met een flink pelotonnetje door Drenthe om te vieren dat de Vuelta daar zou starten. Ik nam de kop over van de geweldenaar T. Ijverig als ik ben, trapte ik flink door. Bleek dus niet de bedoeling. 'Hé, lul, je bent aan het snokken.' De ultieme vorm van matennaarij. T. had net alles gegeven en moest herstellen, maar omdat ik de snelheid opvoerde, gaf ik hem daar geen gelegenheid toe. Een doodzonde.

Het leven in een groep fietsers is nog niet zo eenvoudig. Op televisie ziet het er altijd zeer comfortabel uit; lekker als een kudde schapen met de warme lichamen achter en naast elkaar, beschermd tegen de wind. In werkelijkheid is het voortdurend opletten geblazen. Hoe dient een goede pelotonrijder zich te gedragen? Hoe maak je het best gebruik van de mensen om je heen?

Ik besloot te rade te gaan bij de 40-jarige Aart Vierhouten, de beste pelotonrijder die Nederland de afgelopen jaren heeft gekend. Vierhouten was niet behept met enorm veel talent - hij geeft het zelf toe - maar dankzij slimheid en mentale kracht wist hij zich naar voren te vechten en zich jarenlang in de kop van het peloton te handhaven door superzuinig te rijden.

Uit het zadel komen zonder druk op de pedalen te houden is inderdaad gevaarlijk, legt hij uit, want dan schiet je fiets verhoudingsgewijs ineens naar achter. De achtervolger moet remmen, degene na hem remt nog iets harder, tot op enig moment iemand vol in de remmen moet om een valpartij te voorkomen. 'Hetzelfde geldt voor onverwachte stuurbewegingen. Als jij een centimeter uitwijkt, wijkt degene na jou drie centimeter uit, die daarna vijf centimeter. Ook dat kan dus ernstige gevolgen hebben.'

De adviezen van Aart Vierhouten:

1 Rij nooit ontspannen, ook niet als iedereen ontspannen rijdt.

De meeste valpartijen gebeuren als het peloton met de handjes op het stuur keuvelend over 's heren wegen rijdt.

Wie niet wil vallen, moet zorgen dat hij vooraan rijdt. De meeste valpartijen gebeuren daar vlak achter, op de plekken twintig tot en met vijftig. 'Daar heb je de meeste tempowisselingen. De voorste renners reageren op alles. De renners erachter vormen een harmonica. Bij versnellingen worden ze uit elkaar gerukt, bij vertragingen in elkaar gedrukt.'

Wie heel bang is om te vallen, moet de afstand met zijn voorgangers zo groot mogelijk houden. Nadeel daarvan is dat je dan ook meer in de wind rijdt.

2 Als de kop van de groep in een waaier rijdt, zorg dan dat je daarin zit.

Het lijkt er vaak op dat de mensen op kop van het peloton de zwaarste inspanning leveren. Dat is een misvatting. Als het goed is draaien zij in een waaier en dat is voor wielrenners de efficiëntste manier om zich voort te bewegen. De renners houden elkaar heerlijk uit de wind en wisselen elkaar in een contant tempo af. Hoe groter de waaier, hoe beter. De mooiste waaiers beslaan de hele weg. Op brede wegen passen er dan zo twintig renners naast elkaar.

Degene die voorop rijdt, bepaalt hoeveel renners er in de waaier passen. Als hij besluit om midden op de weg te rijden, dan passen er nog maar tien renners in. En laatst in Dwars door Vlaanderen ging Fabian Cancellara zo rijden dat

er nog maar één renner in de waaier paste: zijn ploeggenoot en de latere winnaar Matti Breschel. Voor de renners vlak achter de waaier is het ploeteren. Zij rijden vol in de wind. Het is dus zaak om je in de waaier te wurmen, maar dat is nog helemaal niet eenvoudig. Je kunt proberen de waaier te passeren, maar daarvoor moet je heel sterk zijn.

Beter is het om je in de waaier te wurmen. Vierhouten was daar een meester in. Hij wist altijd nog wel een plekje te vinden in de luwte van het laatste waaiert. Het leverde hem in de junioren al de bijnaam grasmaaier op. Waar anderen dachten dat de weg ophield, zag Vierhouten mogelijkheden.

Je moet ook goed kijken, waar je de waaier insteekt. Het is zaak achter de grootste renner te zitten, want die houdt de meeste wind tegen. 'Ik zat standaard achter de renner met de dikste reet en de breedste schouders', zegt Vierhouten. 'Ieder procentje dat je bespaart is er een.'

Wie uit een waaier wordt gestoten, wordt vaak direct gelost. 'Tegen een carrousel van twintig renners kun je echt niet op, ook niet als je Lance Armstrong heet.' In theorie kun je dan nog een tweede waaier vormen, maar het is vaak onmogelijk om daarmee de eerste waaier bij te houden. 'De betere renners zitten natuurlijk in de eerste waaier.'

3 Draai, als je achterom wilt kijken, alleen je hoofd om.

De eerder genoemde Stijn Devolder had de neiging niet alleen zijn bovenli-

chaam, maar ook zijn heupen mee te draaien als hij wilde zien wie achter hem reed. Hierdoor zwaaide zijn fiets in dezelfde richting. Levensgevaarlijk.

Dit mechanisme kan ook zeer hinderlijk zijn als je als fanatieke wielrenner twee recreatieve fietsers probeert te passeren. Als je belt, kun je er donder opzeggen, dat de fietsers zich omdraaien en dus tegelijkertijd naar links sturen. In dat geval kun je zo de berm in worden gedrukt. Vierhouten adviseert dan ook om ruim van te voren te bellen. Als je dat op het laatste moment nog doet, heb je alleen jezelf ermee. In dat geval kun je er beter geruisloos in volle vaart langs.

4 Ga, als je kapot zit, zo ver mogelijk voorin rijden.

Wie moe is, moet zich natuurlijk zo min mogelijk aan de kop van het peloton laten zien, want dat kost kracht. Hij moet zich echter niet te ver laten terugzakken. In een groep van twintig recreanten die twee aan twee rijden, is de zesde plek ideaal. Je wordt goed uit de wind gehouden en de tempowisselingen zijn beperkt.

Achterin zijn de snelheidsveranderingen groter, zeker bij een bochtig parcours. De eerste van de groep gaat nog met 40 kilometer per uur door de bocht (bij amateurs zal dit rond de 25 liggen) de tweede met 36, de derde nog weer langzamer. Hoe verder je in de groep zit, hoe meer je moet remmen en hoe meer je na de bocht weer moet versnellen.

Als je stuk zit, kun je ook nog proberen de groep als geheel te vertragen. In de eerste plaats door het beleefd te vragen, maar dat druist vaak in tegen het eergevoel van de gemiddelde renner. Een andere methode is om wel mee te draaien in de waaier om dan elke keer als je op kop komt de benen stil te houden.

Dit is in wedstrijdsituaties vaak niet geoorloofd. Als een ploeg in de achtervolging gaat en een prachtige waaier vormt aan de kop van het peloton, dan mag je er als buitenstaander niet tussen gaan zitten om zand in de raderen te gooien. Daar staan flinke straffen op. Vierhouten: 'Dan wordt je geslagen of van de weg afgereden.'

Wat in zo'n geval kan, is naast de koplopers gaan rijden en ze verbaal intimideren. 'Zo van: joh wat ben je nu eigenlijk aan het doen? Je haalt de koplopers toch niet in? Dat helpt altijd heel goed.'

5 Maak de groep niet te groot.

Als je de volle breedte van de weg kunt gebruiken is een peloton van twintig man ideaal. Wordt een peloton groter, dan zijn er altijd een paar die weigeren mee te werken. En dan heb je weer een paar anderen die zich daaraan ergeren, waardoor uiteindelijk de samenwerking wordt gefrustreerd. Wielrennen is kortom net het echte leven.

Recreanten hebben vaak beperkte ruimte en fietsen veelal twee aan twee. In dat geval is een groep van tien de ideale grootte. Een groter groep heeft geen zin, want vanaf de derde rij zitten de renners toch weer vol in de wind. Fiets je met zijn twintigen, maak dan twee groepen van tien die 500 meter van elkaar fietsen, zodat de tweede groep niet in de verleiding komt de eerste in te halen.

6 Meld obstakels.

Een van de feestelijkste momenten in een peloton is het moment dat er een tegenligger opduikt aan de horizon. In dat geval mag iedereen heel hard 'tegen!' roepen. Andere veel gebezigde kreten zijn 'achter!' (een auto wil inhalen), 'paaltje!' (een paaltje midden op de weg), 'zand!', 'glas!' of gewoon 'lek!'.

In het peloton wordt tegenwoordig minder geroepen. Vierhouten: 'De jongere generatie bestaat uit eenzelgangers die niet in hun collega's geïnteresseerd zijn. Vroeger was er meer solidariteit.'

WAAIERRIJDEN, OF JUUST NIET

Positie kiezen uit de wind

