

Wout Koster en Martin Ros

De klimmers



2010

Uitgeverij Thomas Rap
Amsterdam

Inleiding

Toen Alphonse Steines, een medewerker van Henri Desgrange, hem in 1910 voorstelde de Pyreneeën in het routeschema op te nemen, was diens reactie: ‘Steines, ben je gek geworden!’ Maar een jaar later al bezong Desgrange in zijn krant *l’Auto* de grootsheid van de Galibier: ‘Ô Sappey! Ô Laffrey! Ô Col Bayard! Ik zeg niets te veel als ik beweer dat jullie maar een slap aftreksel van de Galibier zijn; voor deze reus dien je je hoed diep af te nemen.’

Het is maar goed dat Steines in 1910 zijn zin heeft doorgedreven, want het was een gouden greep om de renners de bergen in te sturen. Dáár verrichtten ‘De Dwangarbeiders van de Weg’ hun heldendaden, waarover kranten en boeken zijn volgeschreven. Dáár komen de mythen, legenden, sterke verhalen en anekdotes vandaan.

Een Tour zonder bergen zou geen bestaansrecht hebben. Desgrange bekende dat als Frankrijk ‘zijn Pyreneeën en zijn Alpen niet had, dat we dan in zeventien etappes te maken zouden hebben met het toedienen van zeventien slaapmiddelen.’ En toen Jean-Marie Leblanc op het onzalige idee was gekomen om in 1992 de Pyreneeën links te laten liggen, schreef de *Dépêche du Midi*: ‘Het lijkt wel alsof er een grote leegte is ontstaan, alsof miljoenen verliefden zojuist hun geliefde hebben verloren.’

De Tour de France, de Giro d’Italia en de Vuelta a España zijn de drie Grote Rondes. En die kwalificatie hebben ze vooral te danken aan bergcols met legendarische namen, die tot de verbeelding van iedere wielierliefhebber spreken, zoals Aubisque, Tourmalet, Gali-

bier, Alpe d'Huez, Mont Ventoux, Puy-de-Dôme, Stelvio, Abetone, Passo Rollo, Gran San Bernardo, Bernina, Block Haus, los Leones, Pajares en Sierra Nevada.

In de beginjaren van de Tour hadden de renners geen versnellingsapparaat op hun fiets. In 1905, toen ze de Ballon d'Alsace beklommen, mochten ze boven op de top hun 'klimfiets' inwisselen voor een gewone fiets. Maar toen de Pyreneeën en de Alpen voor het eerst werden beklommen, kwam het regelmatig voor dat ze stukken moesten lopen. Octave Lapize was in 1910 fietsend en lopend eerder op de top van de Tourmalet dan Louis Trousselier, de eerste mens die de Tourmalet beklom zonder af te stappen.

Vanaf 1912 hadden de fietsconstructeurs, met instemming van Desgrange, daar iets op gevonden. Aan weerskanten van het achterwiel werden tandwielen gemonteerd, zodat de renners aan de voet van de berg alleen maar hun achterwiel hoefden om te draaien om een lichter verzet te kunnen draaien.

Zo lijkt het erop dat er in de pionierstijd van het wielrennen geen goede klimmers waren, maar dat is slechts schijn. Want René Pottier, Octave Lapize, Louis Trousselier, Lucien Petit-Breton, Eugène Christophe, Carlo Galetti, Eberardo Pavesi en Costante Girardengo waren uitstekende klimmers. Maar vanwege het slechte materiaal, de bar slechte wegen en het ontbreken van iedere vorm van begeleiding konden zij hun klimmerstalent niet laten zien.

Vanaf 1930 had het Franse chocolademerk 'Menier' op de top van iedere col een premie ter beschikking gesteld. In 1933 (de organisatie van de Giro was net een paar maanden eerder) stelde Desgrange de Grote Bergprijs in: de renner die als eerste de top passeerde, kreeg een tijdsbonificatie. In de ogen van de Tour-baas werden de klimmers namelijk benadeeld, omdat ze meestal hun voorsprong, die ze bij de beklimming hadden opgebouwd, in de afdaling moesten prijsgeven en zo de ritzege verspeelden.

In 1935 ging de eerste Ronde van Spanje van start, waar de bergen altijd een belangrijke rol hebben gespeeld. Vanaf het eerste

jaar kende men daar ook de Grote Bergprijs, een prijs waar sommige Spaanse renners nog meer op aasden dan op de eindoverwinning.

Alhoewel in alle andere wielervedstrijden de derailleur al lang was toegestaan, heeft het tot 1937 geduurd voor de conservatieve Desgrange het versnellingsapparaat officieel in de Tour toeliet. En aangezien de organisatie de fietsen aan de deelnemers leverde, werd er ook slechts één merk derailleur toegestaan, Super-Champion. René Vietto en zijn leerling Apo Lazaridès hebben heel wat moeten uitvechten met Desgrange voor ze hun eigen Simplex-derailleur in de Tour mochten gebruiken.

Meestal maakten de bergkoningen van vóór de Tweede Wereldoorlog, zoals René Vietto, Vicente Trueba, Felicien Vervaecke en Julián Berrendero weinig kans op de eindoverwinning. Daarvoor waren ze te eenzijdig en te specialistisch. Bovendien hadden ze geen sterke ploeg achter zich of moesten in dienst van hun kopman rijden. Alleen Vietto had de Tour wél kunnen winnen, maar hij was te eigenzinnig en had vaak tegenslag.

Men kan drie soorten klimmers onderscheiden: de klimmertjes, de klimmers en de krachtklimmers, die ieder op hun beurt een belangrijke rol in de geschiedenis van de wielersport hebben gespeeld.

De klimmertjes (het woord zegt het al) zijn klein van stuk en licht van gewicht. Ze gebruiken in de beklimmingen altijd een klein verzet, gaan meestal 'en danseuse' naar boven en lijken naar de bergtoppen te vliegen. Hun bijnamen zijn dan ook veelzeggend: 'De Vlo van Torrelavega' (Trueba), 'De Adelaar van Toledo' (Bahamontes), 'De Engel van het Hooggebergte' (Charly Gaul), 'De Mug van Cabasse' (Jean Dotto) en 'De Leeuwerik van Castilië' (Julio Jiménez). De klimmertjes gaan vaak schoksgewijs naar boven, waarbij ze aan de sprongen van een klimgeit doen denken. Jean Robic werd niet voor niets 'Biquet' (geitje) genoemd en de Italia-

nen hadden aan Vito Taccone de bijnaam 'De Gems van Abruzzi' gegeven. Zodra de beklimming begint, sprinten de klimmertjes weg en hebben binnen een minuut hun tegenstanders op honderden meters achterstand gereden. Daarna groeit hun voorsprong in korte tijd tot kilometers.

Jarenlang maakten de klimmertjes weinig of geen kans op de eindoverwinning. De meesten van hen waren daar ook niet op uit, zoals veel Spaanse bergkoningen. Met het bergklassement waren ze al dik tevreden. Bovendien hadden ze te weinig kracht om in de vlakke ritten het tempo bij te houden. En in de tijdritten werden ze vaak op zo'n grote achterstand gereden dat ze die in de bergen nooit meer goed konden maken. Ten slotte hadden ze meestal geen sterke ploeg die hen in een zetel tot aan de voet van de bergen kon brengen. Dat gold bijna voor alle Spanjaarden en later voor de Colombianen, maar ook voor de Luxemburger Charly Gaul, één van de weinige klimspecialisten uit de jaren vijftig die ook een goede tijdrut kon rijden. Pas in 1958 won hij de Tour, omdat hij in de Nulux-ploeg een sterke formatie Nederlandse renners achter zich had. Een jaar later won hij de Giro die hij in 1956 ook al op zijn naam had geschreven. Maar daar werd met merkenploegen gereden, zodat om Gaul heen een sterke ploeg kon worden gebouwd. En Bahamontes heeft zijn Tour-overwinning in 1959 voor een groot deel te danken aan ploegleider Langarica die er eindelijk in slaagde om van de Spaanse ploeg een eenheid te maken.

Een andere categorie zijn de klimmers. Dat zijn renners die uitstekend kunnen klimmen, maar geen specialisten zijn. Meestal zijn het ook goede rouleurs. Qua lichaamsbouw verschillen ze van de klimmertjes. Het zijn renners met opvallend lange bovenbenen en een relatief kort bovenlijf. Het prototype hiervan was Fausto Coppi, bijgenaamd 'De Reiger'. Andere renners die tot deze categorie behoren zijn Jan Nolten, Robert Alban, Steven Rooks en Hugo Koblet, die als tijdrijder 'Le pédaleur de charme' werd genoemd, maar als klimmer de bijnaam 'De Blonde Valk' had.

In tegenstelling tot de klimmertjes gaan klimmers in een con-

stant tempo, dat ze lang vol kunnen houden, naar boven. Ze rijden langzaam van hun tegenstanders weg, totdat ze iedereen hebben gelost en alleen op kop rijden. Ontelbaar zijn de bergritten die Coppi op deze manier op zijn naam heeft gebracht. 'Eén man alleen op kop, zijn naam Fausto Coppi', zo begon de Italiaanse reporter Mario Ferretti bijna ieder radioverslag.

Gino Bartali behoort niet tot de categorie klimmertjes, want daarvoor was hij te groot. Hij had wel hun stijl, maar daarnaast een speciale tactiek. Hij spurte van de anderen weg, maar hield dan in om zijn tegenstanders weer bij te laten komen. En als ze hem bijna weer hadden ingehaald, sprintte hij weer weg. Dat herhaalde hij een paar keer, totdat ze waren uitgeput en zijn laatste demarrage niet meer konden beantwoorden.

Met de komst van Jacques Anquetil veranderde er veel op het gebied van klimmen. Anquetil was een meester in het tijdrijden, maar als klimmer was hij middelmatig. Hij probeerde niet alleen in de vlakke ritten en tijdritten de klimmers op achterstand te rijden, maar met zijn ijzersterke ploeg en in combine met andere ploegen wist hij ook in de bergetappes het tempo zo hoog te houden dat de klimmers uitgeput waren vóór de eigenlijke beklimming begon. Vooral veel Spaanse klimmertjes, die van het ploegen spel geen kaas hadden gegeten, werden op die manier kansloos voor de eindoverwinning.

Eddy Merckx en Bernard Hinault waren de eerste krachtklimmers. Ze hebben niet alleen de tactiek van Anquetil verbeterd, maar konden dankzij krachttraining een heel zwaar verzet trappen in de beklimmingen, waardoor de klimmertjes tot wanhoop werden gebracht. Bovendien wist Hinault, die met de komst van de kleine Colombianen te maken kreeg, dat de meeste klimmers geen al te beste dalers waren. In de afdaling wilden ze wat op adem komen, maar juist dan ging Hinault extra hard door, waardoor ze totaal overonderd waren. Lucien Van Impe, zesmaal bergkoning in de Tour, heeft zich na zijn carrière geërgerd aan de krachtklimmers. Hij vond dat ze de wielersport als kijkspel geen goed hebben

gedaan: ‘Zou het niet weer eens mooi zijn als juist de klimmers weer een rol gaan spelen? Bloedstollende duels op de flanken van de cols met als inzet de eindzege is toch het allermooiste. Dat is toch wat het wielrennen heroïsch maakt?’, zo vroeg hij zich af.

Na Van Impe zijn er nog maar enkele pure klimmertjes geweest, zoals Herrera en Pantani. En het lijkt erop dat Pantani de laatste is geweest. Met de komst in de jaren negentig van de vorige eeuw van krachtklimmers als Miguel Indurain, Bjarne Riss, Jan Ullrich en Lance Armstrong zijn de klimmertjes vrijwel kansloos geworden. De Amerikaan Andy Hampsten, winnaar van de Giro in 1988, zei: ‘De rasechte klimmers zijn zelfs niet meer de snelste in de bergen. Tactisch en psychologisch is alles veranderd. Toen ik de Giro won, bleef in de bergen telkens een kopgroep van vijf, zes man over. Toen kon je nog merken dat sommige renners beter waren op heel steile stukken en dat anderen liever een stijgingsgraad van zes procent hadden. Tegenwoordig bepaalt het sterkste team het ritme van de klim. Vijf renners van zo’n ploeg zetten zich op kop, ze rijden in een enorm tempo naar boven en zelfs kopmannen van andere teams zijn al blij dat ze kunnen volgen.’

Heel veel mensen hebben zich het hoofd gebroken over de vraag wat een renner tot een goed klimmer maakt. Duidelijk is in ieder geval wat iemand niet tot een goed klimmer maakt. Een renner met een dikke kont en turbodijen zal nooit goed kunnen klimmen. Een sprinter is dus zelden een begenadigd klimmer. Goede klimmers zijn óf klein en mager óf lang en slank. Een klimmer moet met een minimaal gewicht een maximale kracht kunnen ontwikkelen. Klimmers krijgen steeds nieuwe brandstof in hun spieren die niet gauw verzuren. Een lage hartslag, zo wordt altijd beweerd, is voor een klimmer ook essentieel. Maar Denis Roux, trainer bij de Franse ploeg GAN, beweerde dat dat niet alleen voor klimmers geldt. Ook tijdrijders moeten niet meer dan veertig slagen per minuut hebben. Zeker zo belangrijk is dat een renner uit een streek komt waar iedere dag geklommen moet worden. Dat gold voor bijna alle Spaanse en al helemaal voor de Colombiaanse klimmers,

maar ook voor veel Italiaanse en Franse renners, die iedere dag in hun achtertuin konden gaan trainen. Coppi was afkomstig uit de Piemonte, Vietto en Apo Lazaridès waren afkomstig uit de Alpes-Maritimes, Loroño kwam uit Baskenland en Bahamontes uit Castilië. Een uitzondering die de regel bevestigt, is de Noord-Hollander Steven Rooks, die komt uit de vlakste streek van West-Europa.

Marco Pantani won in 1998 de ‘vuile’ Tour, die berucht is geworden om de invallen van de Franse justitie, de arrestaties en de processen. Het heeft de wielersport allemaal geen goed gedaan. Iedere wielerkenner wist natuurlijk dat in de wielersport altijd doping is gebruikt: strychnine, arsenicum, morfine, amfetaminen, cortisonen, groeihormonen, epo, et cetera. Maar waar houdt het op? Waarschijnlijk nergens, maar duidelijk is wel dat doping een steeds belangrijkere rol is gaan spelen in de wielersport, ook voor de klimmers.

Ten slotte nog dit: in dit boek hebben we het portret van eenentwintig klimmers geschilderd. Maar er zijn natuurlijk in de geschiedenis van de wielersport veel meer klimmers geweest. Onze keuze zal bij de lezer soms wellicht arbitrair overkomen.

Een van de criteria die we hebben gehanteerd, is de periode waaruit we de klimmers hebben beschreven. We hebben alleen renners van na de Tweede Wereldoorlog gekozen. Daarvóór waren er natuurlijk veel goede klimmers, maar de meesten van hen hebben zich in hun specialiteit niet kunnen ontplooien vanwege de slechte wegen en het gebrek aan goed materiaal.

Bij het samenstellen van een boek over de klimmers lijkt het voor de hand te liggen om de bergklasseringen van de Tour, de Giro en de Vuelta als criterium te nemen. Dat hebben we ook gedaan, maar die geven niet altijd de namen van klimmers die tot de verbeelding spreken. Want ook dat was voor ons een criterium. Imerio Massignan, Aurelio Gonzalez, Pedro Torres, Domingo Perurena, Antonio Karmany, Giancarlo Bellini, Mariano Martinez, Giovanni Battaglin en Bernard Vallet, ze hebben allemaal de Grote Bergprijs

in de Tour, de Giro of de Vuelta gewonnen. Toch komen ze in dit boek niet voor. Niet omdat het geen goede klimmers zouden zijn, maar het waren geen spraakmakende klimmers. We hebben wel een portret gemaakt van Jan Nolten, Peter Winnen, Gert-Jan Theunisse en Steven Rooks, waarbij we ons terdege realiseren dat ze in een buitenlands boek over klimmers niet zouden zijn opgenomen. Toch vinden wij dat ze in een Nederlands boek over klimmers niet mogen ontbreken.

Martin Ros
Wout Koster

Apo Lazaridès

Na de Eerste Wereldoorlog vertrok Christo Lazaridès vanuit Griekenland volledig berooid naar Frankrijk en vestigde zich in Parijs. Christo was metselaar en wist zo werk te vinden in Toulon aan de Côte d'Azur. Korte tijd later verhuisde hij van daaruit naar Nice. Hij schreef enthousiaste brieven naar zijn broer Cotso, die in Griekenland was achtergebleven. Die waagde ook de stap, maar vestigde zich als mijnwerker in Marles-les-Mines in Noord-Frankrijk. Daar werd op 16 oktober 1925 zijn tweede zoon Jean-Apôtre geboren. Zijn eerste zoon Lucien was in Griekenland geboren. Voor de doop van Apo, zoals Jean-Apôtre voortaan werd genoemd, werd de familie door oom Christo in Nice uitgenodigd. De vader van Apo voelde zich aan de Côte d'Azur, waar het klimaat te vergelijken was met dat van zijn geboorteland Griekenland, onmiddellijk thuis en nam het besluit om uit het troosteloze noorden van Frankrijk naar het zuiden te trekken. Hij vestigde zich met zijn gezin in Cannes.

Daar ging de kleine Apo ook naar de lagere school. Hij bleek geen superleerling te zijn, vooral in taal was hij niet sterk. Zoals zoveel kinderen in Cannes voetbalde hij op straat.

Na de lagere school volgde hij een opleiding voor banketbakker. Hij had het vak in de vakanties bij een banketbakker in Cannes geleerd. Daar werkte ook zijn broer Lucien, die later ook een bekende wielrenner werd. De twee broertjes werkten tien uur per dag en verdienden acht francs per dag.

Tegenover de banketbakkerij waar Apo werkte, was de fietswinkel van Charles Ceppi. Daar ging de jonge Apo, die het banketbakkersvak voor gezien hield, werken. Veel Franse renners trokken

toentertijd in het voorjaar naar de Côte d'Azur om zich op het nieuwe seizoen voor te bereiden. En zo kwamen grote kampioenen als Speicher, Archambaud en Labépie in de zaak van Ceppi. Lazaridès was toen zestien jaar en keek zijn ogen uit toen hij de vedetten, die hij alleen van foto's uit de krant kende, in levende lijve zag. Vanaf dat moment wilde hij nog maar één ding: wielrenner worden. Maar zijn baas lachte hem uit. Zo'n schriel ventje kon toch nooit wielrenner worden.

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, reden er bijna geen auto's. De meeste mensen gingen op de fiets. Daarom ging het fietsenmaker Ceppi voor de wind. Lazaridès kreeg van de klanten regelmatig een fooi, omdat ze zo tevreden waren over zijn werk. Hij interesseerde zich altijd voor de technische kant van het wielrennen, vond de zes versnellingen uit en dankzij hem reden de renners in de Tour van 1947 voor het eerst met twee voorbladen.

Met de fooien die hij kreeg, spaarde hij wat geld bij elkaar en schreef zich in bij de Vélo-Club Rochevillais, waar monsieur Bernard Nehr niet alleen voorzitter, maar ook masseur was.

Bij de eerste toertochtjes bleek al gauw dat Lazaridès veel talent had en vooral goed kon klimmen. Daarom nam Nehr hem onder zijn hoede en mocht Apo mee in zijn auto om koersen te volgen.

Op een gegeven moment kreeg Nehr reuma en moest een kuur gaan volgen. Ze bleven elkaar brieven schrijven. De brieven van Nehr zijn allemaal bewaard gebleven. Daarin geeft hij zijn poulain allerlei nuttige tips:

'Je moet het volgende verzet gebruiken: 46 x 14 x 16 x 18 x 19. Als het een zware koers is, gebruik dan de 20 in plaats van de 19. Je mag 's avonds nooit uitgaan. Als je van de training terugkomt, ga je eten en om 21.00 uur naar bed. Dan slaap je tot 07.00 uur en dan heb je tien uur geslapen.

Tijdens het seizoen mag je nooit vrijen. Het is niet erg als je een natte droom krijgt. Dat is de loop van de natuur.

Je moet nooit meer dan dertig kilometer per dag trainen, behalve op donderdag. Dan moet je de afstand van een echte wedstrijd rijden. In de wedstrijd moet je een kwartier voor je demarreert een

stuk of tien suikerklontjes nemen of suikerwater drinken.

Pomp je banden niet te hard op, want dan rijdt je ze makkelijk lek. Bij gaten in de weg moet je uit je zadel komen en op de pedalen gaan staan. Ga nooit een combine aan als je zelf kunt winnen.'

De ouders van Lazaridès vonden dat wielrennen maar niks. Ze waren tegen iedere vorm van sport en al helemaal tegen wielrennen, dat niet alleen een gevaarlijke, maar ook een dure sport was. Het grootste probleem in die oorlogstijd was de voedselvoorziening. Alles was op de bon en veel families leden honger. Ook het gezin Lazaridès. Iedere dag rammelde Apo van de honger. Maar monsieur Nehr kwam hem te hulp en gaf hem op gezette tijden goed te eten.

Toch behaalde Lazaridès in de oorlog zijn eerste overwinning. Hij won de Grand Prix Cycliste de la Côte d'Azur. De volgende dag verscheen een advertentie van Ceppi in de plaatselijke krant. *Apo Lazaridès, winnaar op een fiets van het merk 'La Cannoise'*. Dat was het merk dat Ceppi verkocht.

Bij de Vélo-Club Rochevillais maakte Lazaridès kennis met Gino Proïetti, de beste renner van de club. Die was in 1941 wegkampioen bij de amateurs geworden en kende René Vietto heel goed, op dat moment een van de populairste renners van Frankrijk. Ze trainten vaak samen in de buurt van Cannes. Vietto reed toen voor het bekende fietsmerk Helyett en wilde agent van dit merk worden.

In 1943 maakte Lazaridès, door tussenkomst van Proïetti, kennis met Vietto. Deze laatste was zeer verrast toen hij Lazaridès zag en zei tegen Proïetti: 'Wat is hij klein, die renner van jou!' Maar kennelijk straalde de jonge Apo zoveel vertrouwen uit dat Vietto hem een fiets gaf van zijn eigen merk *Cycles René Vietto*. Dat betekende dat hij zijn werkgever Ceppi liet vallen. Maar een fiets van Vietto was nu eenmaal veel bekender dan een fiets van Ceppi.

Vietto vroeg Lazaridès om samen met andere talentvolle jongeren uit de streek te gaan fietsen. Het was duidelijk dat Lazaridès de beste klimmer van de groep was, want binnen de kortste keren had hij iedereen uit het wiel gereden. Vietto nodigde hem na zo'n rit uit om eens thuis te komen praten. Binnenkort zou hij zijn fietsen-

winkel openen en hij vroeg Lazaridès of hij zin had om bij hem te komen werken. Lazaridès' baas ging dwarsliggen en probeerde alles om te voorkomen dat hij zijn knecht verloor. Maar tevergeefs. Vietto was lid van de Vélo-Club l'Etoile Sportive, de concurrent van Vélo-Club Rochevillais, de club van Lazaridès. Vietto begreep dat Lazaridès zijn club niet zomaar in de steek kon laten, omdat hij zoveel te danken had aan voorzitter Nehr. Maar toen deze laatste bij zijn club vertrok, vond Lazaridès dat niets hem meer in de weg stond om de overstap naar Vietto's club te maken. Toen Nehr dat hoorde, schreef hij een brief vol verbittering aan zijn ondankbare leerling. Toch eindigt hij positief: 'Kleine, ik wens je veel succes. Je hebt alles in je van een winnaar. Jij alleen kunt bewijzen dat ik gelijk heb. Maar zorg er vooral voor dat je eerlijk bent, niet alleen in de koers, maar ook in het gewone leven. Vergeet niet dat ik je het voorbeeld heb gegeven.'

René Vietto stond erom bekend dat hij mensen tegen elkaar uitsteepte. In een kranteninterview had hij gezegd dat hij een jong talent had ontdekt, maar hij zei er niet bij wie hij bedoelde. Daardoor werd Lazaridès nog meer geprikkeld om zijn best te doen, niet alleen in de werkplaats van Vietto, maar ook tijdens de trainingsritten.

In 1943 organiseerde de Franse wielerbond een wedstrijd Paris-Provence. Daarin kwamen Parijse renners uit tegen renners uit de rest van Frankrijk. Lazaridès kreeg ook een uitnodiging en mocht op kosten van de bond meedoen. Daar maakte hij een redelijk goede indruk, want de volgende dag stond in een krant te lezen: 'Lazaridès, kent u die niet? Het zou kunnen. Op dit moment is het nog geen groot renner, maar binnenkort wel.'

Spoedig daarna won hij in Grasse de Grand Prix des Parfums. Vietto liet hem toen weten dat hij voor hem een afspraak had gemaakt met Coupéry. Dat was de ploegleider van het bekende merk France-Sport. Het gesprek tussen Lazaridès en Coupéry was prettig verlopen, maar die kon zelf geen beslissingen nemen. Dat was aan de heer Bruder, de directeur van France-Sport. Die voelde er echter

niet zoveel voor Lazaridès in dienst te nemen, omdat het budget voor dat jaar al helemaal was uitgegeven. Uiteindelijk mocht hij voor een trui en een broek bij France-Sport komen rijden. Het was een ploeg die in heel Frankrijk reed en zo kon Lazaridès meedoen aan een koers, georganiseerd door de Franse krant *La République du Sud-Ouest*. Hij won, maar wat veel belangrijker was, monsieur Bruder stond aan de finish.

Later in het seizoen werd hij voor een halfjaar geschorst. In het Circuit du Midi was hij betrapt toen hij achter een volgwagen uit de wind reed. Dus had hij alle tijd om te gaan trainen met Vietto. Tijdens die trainingsritten gaf Vietto hem allerlei adviezen, maar die waren volkomen tegenstrijdig met wat monsieur Nehr Lazaridès steeds had aangeraden. Nehr had geadviseerd om een klein verzet te rijden, maar Vietto zei dat je altijd groter moest trappen dan je tegenstanders. Volgens Nehr moest je onderweg goed eten. Vietto at nooit. Zo fietsten ze trainingsritten van 250 kilometer zonder iets te eten. Lazaridès had zo'n honger dat hij onderweg de takken van amandelbomen opat, terwijl Vietto op zijn fiets een sigaretje zat te roken.

Aan het begin van het seizoen 1946 werd in de streek om Lyon het Circuit des Six Provinces verreden. Dat was een wedstrijd voor nieuwelingen en onafhankelijken. Monsieur Matteudi, ploegleider bij de Etoile Sportive Cannes, schreef Lazaridès hiervoor in. Het was een koers waarin je volstrekt op jezelf was aangewezen. Hij begon het avontuur samen met Emile Teisseire, de jongere broer van Lucien Teisseire die later veel bekender werd. Ze hadden maar heel weinig geld bij zich. Daarom probeerden ze zoveel mogelijk premies in de wacht te slepen. Op iedere helling kwam Lazaridès als eerste boven. En zo werd hij als klimmer geroemd, niet alleen in de regionale, maar ook in de landelijke pers. 'Frankrijk heeft weer een nieuw klimmerstalent!', zo jubelden de kranten.

Vietto vond dat hij nu ook bij de profs kon rijden en vroeg Lazaridès om samen met hem het Circuit du Midi, een etappewedstrijd voor beroepsrenners, te rijden. Lazaridès moest eerst verlof vragen



Apo Lazaridès in 1943 in Paris-Provinces.

aan directeur Bruder. En voor alle zekerheid vroeg hij ook of hij het jaar daarop toch nog een contract zou krijgen, mocht hij als prof falen. Dat was geen probleem. Lazaridès was heel populair bij het publiek en de journalisten, maar zijn ploegmaats konden het niet zetten dat hij zoveel aandacht kreeg. Ze erkenden wel dat hij goed was in de klimmetjes, maar als hij de klassiekers in Noord-Frankrijk moest rijden, tegen de wind in of op het kantje, dan zou hij wel anders piepen.

Fred Olivieri, de ploegleider van Lazaridès' ploeg, deelde die mening en had eigenlijk een hekel aan hem. Hij ging zelfs zo ver dat

hij Lazaridès voor de start zelf een nieuwe cranck bij een fietsenmaker liet halen. En toen Lazaridès weg was, had Olivieri de tubes van zijn wielen laten halen en die op de fiets van een ander laten leggen. Lazaridès kwam terug van de fietsenmaker en zag wat er was gebeurd. Het enige wat Olivieri zei was: 'Jij kunt beter naar huis gaan en wat regionale wedstrijdjes gaan rijden.' Maar Lazaridès liet zich niet kennen en met twee oude tubes eindigde hij die dag als beste van zijn ploeg.

Na alle ellende van de Tweede Wereldoorlog wilde iedereen in Frankrijk de Tour de France weer terug. *L'Auto*, de krant die de Tour de France organiseerde, was in de oorlog fout geweest en werd verboden. *Sports* en *Miroir-Sprint* sprongen in het gat en organiseerden in 1946 de Ronde de France, een etappewedstrijd tussen Bordeaux en Grenoble. Een officiële Tour organiseren was in die tijd uitgesloten. Het grootste probleem was namelijk om alle renners en volgers te eten te geven. Het ministerie zorgde wel voor extra voedselbonnen, maar daarmee was het probleem niet opgelost. Ook de benzine was op de bon en het was bijna ondoenlijk om al die mensen onder te brengen, want de meeste hotels waren gevorderd door de geallieerden.

Alle internationale vedetten stonden aan de start, behalve Vietto, Teisseire en Bartali. Die reden de Ronde van Zwitserland. Het was de eerste keer dat Lazaridès tegen grote buitenlandse renners reed. Voor de start had Vietto hem het volgende advies gegeven: 'De eerste vier etappes moet je gewoon meedrijden. Het komt aan op de vijfde rit. Dat is de zwaarste. Die moet je winnen, want het is dan 14 juli. Ik zal ervoor zorgen dat ik de Ronde van Zwitserland win.'

Maar al in de tweede rit ging het fout en bleek hoe onervaren Lazaridès was. Het was erg heet en een toeschouwer had hem een fles wijn aangereikt die hij helemaal had leeggedronken. Op enkele kilometers van de top van de Tourmalet begon hij zigzaggend te rijden. Twee van zijn ploegmakers reden hem voorbij. Daarna kwam ploegleider Olivieri aanrijden. Lazaridès riep dat hij opgaf

en wilde zijn fiets al op het dak van de auto van zijn ploegleider zetten, maar die schreeuwde dat daar geen sprake van kon zijn. Hij zou op de top op Lazaridès wachten, maar dat deed hij niet. En dat was maar goed ook, want toen was Lazaridès over zijn inzinking heen. In de laatste rit Gap-Grenoble moesten drie zware cols beklommen worden: de Lautaret, de Galibier en de Croix de Fer. Lazaridès kende die cols op zijn duimpje, want daar had hij samen met Vietto regelmatig getraind. Ongeveer vanaf de start ging de jonge Apo er vandoor. Iedereen verklaarde hem voor gek. De volgers fluisterden tegen elkaar dat hij binnen de kortste keren een inzinking zou krijgen. Maar zijn voorsprong liep steeds meer op. Van drie minuten naar vierenhalf minuut. Learco Guerra, de ploegleider van de Italianen, werd gewaarschuwd, maar die zag ook geen enkel gevaar in Lazaridès, van wie hij nog nooit gehoord had. Maar toen zijn voorsprong was opgelopen tot twaalf minuten kwam Guerra naast de Italiaanse kopmannen Bresci en Bertocchi rijden en gaf hen het bevel in de tegenaanval te gaan. Ploegleider Olivieri, die nog steeds geen vertrouwen in Lazaridès had, gaf hem opdracht om te stoppen en te wachten op Fachleitner die veel beter in het klassement stond. Maar Lazaridès luisterde niet en ging gewoon door. Toen pas reageerde het peloton en ontstond er paniek. De maximale voorsprong van Lazaridès was achttien minuten geweest. Hij kreeg nog twee leuke banden, maar aan de finish had hij nog een voorsprong van ongeveer vijftien minuten. Hij was door het dulle heen, maar het gelukkigst was hij met de speciale gelukwensen van Lucien Juy, de constructeur van de Simplex-derailleur. Die had stiekem een nieuwe derailleur met tien versnellingen op zijn fiets laten monteren. Lazaridès kreeg als beste klimmer ook een grote trofee, *le challenge* 'Simplex'. De Italiaan Giulio Bresci won de Ronde de France. De jonge Lazaridès eindigde op de vijfde plaats.

Tien dagen later was de start van de Petit Tour de France, georganiseerd door Jacques Goddet. In deze Tour mochten ook regionale ploegen starten, maar Lazaridès werd geselecteerd voor de Franse nationale ploeg. De meeste wielervrienden kenden de jonge ge-

vleugelde Fransman nauwelijks of niet.

Vietto heeft in deze kleine Tour een moeilijke start, maar weet toch de gele trui te veroveren. Dan gooit Robic roet in het eten. Hij wint de rit Briançon-Aix-les-Bains en loopt zienderogen op Vietto in. Die krijgt pech en neemt de fiets van zijn ploegmakker Cogan, maar de reglementen staan dit niet toe. Vietto krijgt een tijdsraf van vijf minuten en geeft zichzelf nog maar weinig kans op de eindoverwinning. Bovendien heeft hij een steenpuist op zijn knie. Daarom stippelt de Franse nationale ploeg in Dijon een nieuwe tactiek uit. Vietto wil zijn pupil Lazaridès, die derde stond in het algemeen klassement, naar voren schuiven. En als die het karwei niet zou kunnen klaren was er nog altijd Teisseire. Vijf kilometer na Dijon demarreeerde Lazaridès, maar hij kreeg een tiental andere renners mee. De nationale Franse ploeg schermde zijn vlucht af. Robic hing in het wiel van Vietto en wist dat de jury de laatste een straf van vijf minuten zou opleggen. Bij de doortocht in Troyes was Lazaridès virtueel geletruidrager. Hij had op dat moment zeven minuten voorsprong op Vietto. En dan begint er een heel komische dialoog tussen de meester en zijn leerling. Een motorrijder reed tussen de twee heren heen en weer en briefde ze steeds over wat ze elkaar te vertellen hadden.

Lazaridès: 'Ik lig wel een heel stuk voor, maar ik kan de gele trui toch niet pakken!'

Vietto: 'Klets toch niet! Je moet doorgaan.'

Lazaridès: 'Nee, ik wil niet op deze manier winnen. Als René niet ziek was geworden, had niet ik, maar hij gewonnen...'

Vietto: 'Wat zeg je? Wil je niet winnen en zeg je dat ik ziek ben? Dat is te gek voor woorden! Kijk maar uit dat je niet lek rijdt. Als je op het kantje rijdt, moet je zorgen dat je steeds met je hand over je bandje gaat zodat de steentjes die eraan vast blijven zitten er vanaf gaan. Ik hou je op de hoogte als er nieuws is.'

In Sens had de groep van Lazaridès een voorsprong van een halfuur en Robic was definitief verslagen. Het leek nog even fout te gaan. Lazaridès kreeg nog een inzinking. De avond daarvoor in Dijon was Lucien Juy van de firma Simplex langsgekomen om de

twee vedetten Vietto en Lazaridès te fêteren. Dat ging met veel champagne gepaard en dat was kennelijk bij Lazaridès verkeerd gevallen. Hij moest even aan de kant gaan zitten en de andere vluchters laten gaan. Drie minuten na hen kwam hij, luid toegejuicht door duizenden mensen, het Parc des Princes binnen, want iedereen zag hem als de eerste Tour-winnaar na de Tweede Wereldoorlog. Vietto kwam naar Lazaridès toe en gaf hem zijn gele trui, een onvergetelijk moment in de geschiedenis van de wielersport.

Na zijn overwinning kreeg Lazaridès geelzucht. Sommige journalisten van wie hij dacht dat het vrienden waren, bleken dat niet te zijn en begonnen hem af te kraken. Zijn leidsman monsieur Nehr had hem daarvoor al gewaarschuwd: 'Vergeet niet dat allerlei mensen nu met je bevriend willen zijn, omdat je goed presteert.' Maar hij was vooral teleurgesteld in Vietto. Die kwam hem niet één keer thuis opzoeken.

In 1947, in de eerste officiële Tour na de oorlog, werd Lazaridès in de Zuid-Oost ploeg opgenomen, samen met Raoul Rémy, Paul Giguët, Paul Néri en Bernard Gauthier.

De Tour begint goed voor Vietto, maar slecht voor Lazaridès. Op de kasseien van de Hel van het Noorden heeft hij veel last van een teen. Maar als de bergen in zicht komen, wordt onmiddellijk duidelijk wie de echte klimmers in deze Tour zijn: Robic en Lazaridès. Voor de volgers was Lazaridès een pure stylist. Hij liet zien hoe je moest klimmen.

In de rit Briançon-Digne gingen Vietto en Lazaridès, die voor verschillende ploegen reden, in de aanval. De Italiaan Ronconi was in het bezit van de gele trui. Lazaridès stond niet zo best geklasseerd. Vietto en Lazaridès, in principe elkaars tegenstanders, hadden met elkaar afgesproken dat Vietto de rit zou mogen winnen voor de bonificatie. Maar Vietto vertrouwt zijn pupil toch niet helemaal en als ze Digne binnenkomen beveelt hij Lazaridès om de kleinste versnelling te draaien. Lazaridès gooit zijn ketting op de pignon met 20 tandjes. Dan snauwt Vietto hem toe: 'Als ik zeg de kleinste versnelling, dan is het de kleinste versnelling!' En Apo legt