



DeMorgen.

De Morgen

Date: **09-04-2024**

Page: **18**

Periodicity: **Daily**

Journalist: -

Circulation: **28263**

Audience: **236445**

Size: **581 cm²**



Wielrennen Het peloton rijdt zo hard dat zelfs de plaspauzes verdwijnen

Van de Tour Down Under tot en met Parijs-Roubaix: dit was (op WorldTour-niveau) het snelste wielervoerjaar van deze eeuw. 'We zitten in de eerste plaats met hypertalenten.'

Met 42,655 km/u razen Mathieu van der Poel, Tadej Pogacar, Mads Pedersen en co. door de lente volgens de koersdatabase ProCyclingStats. In de klassieke monumenten, grote internationale eendagskoersen en rittenwedstrijden ging het er sinds 2001 nooit harder aan toe. Het vorige record, 41,807 km/u in 2023, wordt met bijna een volle kilometer per uur verbeterd. Er tekent zich een duidelijke tendens af, want de laatste vier jaar zakte de algemene gemiddelde snelheid nooit lager dan 41 km/u.

Toegespitst op de monumenten en klassiekers loopt dat gemiddelde op tot 44,174 km/u. Alleen het seizoen 2006 komt met 44,024 km/u in de buurt. Snelheidsrecords sneuvelen de voorbije weken in de Omloop (Tratnik, 44,691 km/u), de E3 (Van der Poel, 44,571 km/u), Milaan-Sanremo (Philipsen, 46,110 km/u met ook een klimrecordtijd van 5:39 voor Van der Poel en Pogacar op de Poggio), de Ronde van Vlaanderen (Van der Poel, 44,481 km/u) en Parijs-Roubaix (Van der Poel, 47,802 km/u). Ook hier zijn die respectievelijke records met gemiddeld bijna één kilometer per uur (0,885) scherper gesteld. Absolute uitschieter was de Omloop (2,154 km/u sneller dan in 2009).

Het werd de op één na snelste editie ooit van Dwars door Vlaanderen (Jorgenson, 45,678 km/u) en de Strade

Bianche (Pogacar, 40,344 km/u), die met 215 kilometer langer was dan de voorbije jaren. Gent-Wevelgem (Pedersen, 45,196 km/u) is amper twee keer sneller afgewerkt dan dit jaar.

Kijken we even naar de eendagsklassiekers net onder het WorldTour-niveau, dan merken we ook daar tilt slaande snelheidsmeters. Van Aert (45,147 km/u) en Merlier (47,918) wonnen respectievelijk de snelste Kuurne-Brussel-Kuurne en de op twee na snelste Scheldeprijs ooit.

In het WorldTour-rondewerk springen de vijfde etappe van de Ronde van het Baskenland (Grégoire, 47,229 km/u) en de zevende in Tirreno-Adriatico (Milan, 47,179 km/u) in het oog. In de vierde (Van den Berg, 46,079 km/u) en de vijfde (Laurance, 46,454 km/u) rit van de Ronde van Catalonië ging de grens van 46 km/u eraan. Ook in de Tour Down Under en de UAE Tour varieerden de snelheden regelmatig tussen de 44 en 46 km/u.

KOOLHYDRATEN

Is het peloton op hol geslagen of is er een logische verklaring voor de hoge snelheden? "In de eerste plaats zijn Van der Poel, Vingegaard en Pogacar hypertalenten die wattages trappen die bijna ongekend zijn en die anderen niet kunnen trappen. Dat is een

**'Renners zijn
constant aan het eten,
ze trainen daarop'**

JAN BOONE
PROFESSOR
BEWEGINGSWETENSCHAPPEN

van de belangrijkste zaken", zegt Jan Boone, professor bewegingswetenschappen aan de UGent. "Vallen we terug als zij zijn gestopt? Het antwoord op die vraag ken ik niet."

Daarnaast wijst Boone op de hogere koolhydraat-opname. "We komen uit tijden waarin renners maximaal 90 gram koolhydraten per uur konden

opnemen. De meeste renners zitten nu tussen 100 en 120 gram. Renners zijn constant aan het eten, ze trainen daarop. Ze variëren met de hoeveelheden die ze innemen en ze testen welke dosissen maag- en darmklachten veroorzaken. Dat maakt dat hun lichaam daaraan gewend geraakt."

Ploegleider Sep Vanmarcke van Israel-Premier Tech haalt nog andere redenen aan. "Vroeger kreeg de vroege vlucht tien minuten en nam het peloton de eerste uren rustig op. De tactiek van Alpecin-Deceuninck in de recente klassiekers was om het gat op de vroege vlucht steeds binnen de twee minuten te houden, zodat ze de oversteek konden maken wanneer ze wilden. De vroege vlucht is tegenwoordig opgejaagd wild van bij de start."

Zelfs om te plassen is er nauwelijks tijd. Vanmarcke: "Vroeger waren in het begin van de koers verschillende plasmomente. Nu is dat vaak maar

één keer.”

Tot slot haalt Vanmarcke de aerodynamica aan. “In de klassiekers wordt er gereden met aerodynamische fietsen, aerodynamische helmen, aerodynamische tijdritpakken en zelfs aerodynamische handschoenen. Ook de rolweerstand van de banden is fel ver-

beterd. Ze rijden tubeless, voor een lagere rolweerstand.” (JDK/BA/MG/BVDC)



Snelste voorjaar van de eeuw

Gemiddelde snelheid **42,655 km/u**

Gem. snelheid in monumenten en klassiekers **44,174 km/u**



Tratinik in Omloop **44,691 km/u**



Philipsen in Milaan-Sanremo **46,110 km/u**



Van der Poel in E3 Saxo Classic **44,571 km/u**



Van der Poel in Ronde van Vlaanderen **44,481 km/u**



Van der Poel in Parijs-Roubaix **47,802 km/u**

Wereldkampioen Mathieu van der Poel wint zijn tweede Parijs-Roubaix in een recordtijd. © BELGA



HOE KÓMT DIT NU?

Hypertalenten, meer koolhydraten, een losgeslagen peloton en wat wind mee

In Parijs-Roubaix was het weer van dat: opnieuw sneuvelde het snelheidsrecord. Net als in de Omloop, Kuurne, Milaan-Sanremo, de E3 Saxo Classic en de Ronde van Vlaanderen. Is het peloton op hol geslagen, of is er een logische verklaring voor de extreme snelheden?

Bram VANDECAPELLE, Marc GHYSELINCK & Bart AUDOORE

Een uitzonderlijke generatie?

Jan Boone (Professor bewegingswetenschappen UGent): «In de eerste plaats zijn Mathieu van der Poel, Jonas Vingegaard en Tadej Pogacar hypertalenten die wattages kunnen trappen die bijna ongekend zijn en die anderen niet kunnen trappen. Dat is een van de belangrijkste zaken. Vallen we terug als zij zijn gestopt? Het antwoord op die vraag ken ik niet.»

Gunstige rugwind?

Dries De Bondt (renner AG2R-Decathlon): «In Roubaix was de rugwind de grootste factor voor de recordtijd.»

Sep Vanmarcke (ploegleider Israël-Premier Tech): «Vorig jaar was er ook al veel rugwind in Parijs-Roubaix, maar dit jaar blies die nog 5 km/u sneller.»

Steven de Jongh (ploegleider Lidl-Trek): «In Parijs-Roubaix was de staat van de kasseien ook goed. 's Nachts had het nog wat geregend waardoor er amper stof was, en overdag was het droog zodat de meeste modder weg was.»

Oliver Naesen (renner AG2R-Decathlon): «We hebben dit jaar veel rugwind gehad, maar de wind is niet altijd de bepalende factor. In veel koersen is het constant draaien en keren, dus je hebt zeker niet de hele dag rugwind.»

Hogere koolhydraat-opname?

Boone: «We komen uit tijden waarin renners maximaal 90 gram koolhydraten per uur konden opnemen. De meeste renners zitten nu tussen 100 en 120 gram koolhydraten per uur. Renners zijn constant aan het eten – ze trainen daar op. Ze variëren met de hoeveelheden die ze innemen en ze testen welke dosissen maag- en darmklachten veroorzaken. Dat maakt dat hun lichaam daaraan gewend geraakt.»

De Bondt: «Vroeger werd je misselijk en moest je overgeven.»

Vanmarcke: «Enkele jaren terug moest je als

renner constant rekenen om genoeg koolhydraten op te nemen om de finale te rijden. Nu is dat geen zorg meer en kunnen ze door hogere opname veel meer verbranden voor en tijdens de finale.»

Boone: «Ook de voedingsschema's zijn de voorbije jaren in die zin aangepast. Er is minder snelle depletie (uitscheiding) van de glucogeenvoorraden. Daardoor kunnen renners gedurende meerdere uren een hoog wattage trappen. Na vijf, zes uren duwen ze nog even hoge vermogens als in het begin.»

De Jongh: «Je ziet nog amper renners met een hongerklop die volledig stilvallen, ook omdat ploegen overal langs het parcours verzorgers zetten met bidons.»

Gecontroleerd koersen van bij de start?

De Bondt: «Je hebt nu een paar fenomenen die man tegen man niet te kloppen zijn. Het codewoord is meer dan ooit anticiperen. Dat doe je nu door mee te gaan in de vroege vlucht.»

Naesen: «Omdat Mathieu er zo ver bovenuit steekt, willen alle ploegen een renner mee hebben in de vroege vlucht. Het is echte 'bagarre' om er in te geraken. Als een vroege vlucht van vijf man weg rijdt, is dat voor tien andere ploegen die niet mee zijn niet goed en

beginnen die er achter te rijden. Maar als er twintig man wegrijdt, dan is dat te veel voor de ploegen van de favorieten en beginnen die te rijden. Zo is het tot stand komen van de vroege vlucht een spel van constant herlanceren dat niet stopt.»

Vanmarcke: «Vroeger kreeg de vroege vlucht tien minuten en nam het peloton de eerste uren rustig op. De tactiek van Alpecin-Deceuninck in de recente klassiekers was om het gat op de vroege vlucht steeds binnen de twee minuten te houden, zodat ze de oversteek konden maken wanneer ze wilden. De vroege vlucht is tegenwoordig opgejaagd

wild van bij de start.»

Maarten Wynants (ploegleider Visma-Lease a Bike): «De ploegen van de favorieten willen niet zomaar vijf minuten cadeau geven, want dat brengt meer druk om de vroege vlucht terug te pakken.»

De Jongh: «In Milaan-Sanremo hebben wij er samen met Alpecin-Deceuninck voor gezorgd dat de voorsprong maximaal 1:40 bedroeg. De koers valt nooit stil en dat maakt dat het gemiddelde in de eerste uren boven de 50 km/u ligt.»

Wynants: «Zelfs in Milaan-Sanremo was er in de eerste dertig kilometer strijd om de vroege vlucht. Tot enkele jaren geleden was de eerste aanval in Milaan-Sanremo al de goeie.»

De Bondt: «In Kuurne reed de vroege vlucht pas weg na 75 kilometer. Daarvoor hadden we al één uur en twintig minuten sneller dan 52 km/u gekoerst. Die snelle opening wordt fel doorgerekend in het algemeen gemiddelde.»

Wynants: «De grote ploegen nemen speciaal renners mee om die eerste koersuren te controleren. Bij Alpecin is dat Dillier, bij ons Affini. Hun namen staan als eerste op de startlijst.»

Finales beginnen vroeger?

Wynants: «De ploegen van de favorieten durven sneller de koers open te breken. In de Omloop begonnen wij de finale al op 150 km van de streep.»

Vanmarcke: «Vroeger had je in de klassiekers een sprint naar elke belangrijke kasseistrook, maar werd er op de kasseistrook zelf vrij rustig gereden. Nu ligt het tempo constant hoog. Die trend is begonnen met Alaphilippe en nadien Van Aert en Van der Poel. Dat hoge tempo versmacht veel renners, enkel de grote motoren kunnen dat aan. Het is ook de reden dat klimtypes zoals Jorgenson meer aan de macht komen. Zij zijn het gewend om constant hoge tempo's te rijden in de cols.»

Kortere plaspauzes?

Naesen: «Vroeger werd er altijd gestopt voor een plaspauze in de koers. Dat was in de Omloop en Ronde ook nog één keer, maar in Roubaix heb ik drie keer al rijdend geplast. Als je een kopman hebt die niet of moeilijk al rijdend kan plassen, is dat nu wreed ambetant als helper.»

Vanmarcke: «Vroeger waren in het begin van de koers verschillende plasmomenten. Nu is dat vaak maar één keer.»

Wynants: «De plaspauzes duren ook korter.»

Naesen: «Als je nu wil plassen langs de kant, zit je echt te hopen dat het er snel uitkomt, of je hebt heel snel veel achterstand.»

De Bondt: «Stel dat je een minuut stilstaat om te plassen en ze rijden 50 km/u: dan lig je bijna een kilometer achter. Haal dat maar eens in.»

Beter materiaal?

Naesen: «Het materiaal is 'the key'. In Roubaix reed de helft van onze ploeg met tijdritkousen over de schoenen, terwijl we

wisten dat het twintig graden zou worden en je dat in zo'n weer nooit zou doen omdat het te warm is. Nu doe je dat wel om toch maar een milliseconde sneller te kunnen rijden.»

Vanmarcke: «Tegenwoordig zit de aerodynamica overall ingeslepen. In de klassiekers wordt er gereden met aerodynamische fietsen, aerodynamische helmen, aerodynamische tijdritpakken en zelfs aerodynamische handschoenen. Ook de rolweerstand van de banden is fel verbeterd. Ze rijden allemaal tubeless, wat een lagere rolweerstand heeft.»

Naesen: «Dankzij die steeds snellere wielen en banden stijgt de snelheid, ook op training. Als ik vroeger vijf uur ging trainen, had ik een toertje van 150 kilometer in mijn hoofd en kwam dat ongeveer uit. Als ik nu vijf uur wil trainen, moet ik quasi heel België doorkruisen, gewoon omdat de snelheid veel hoger ligt.»

De Bondt: «De snellere banden zorgen er voor dat je gemakkelijk hoge snelheden kan rijden en je dus ook een paar tanden groter kan trappen. Tegenwoordig rijden we allemaal met grotere versnellingen. Daarmee rijden we 75 km/u op een licht dalende strook, terwijl we vroeger met die kleinere versnelling al zot trapt bij 65 km/u.»

Naesen: «Vroeger reed je Roubaix met een band van 28 millimeter, twee jaar geleden heb ik voor het eerst banden van 32 millimeter gezien en nu rijdt niemand nog met 28. Bij Ineos-Grenadiers en Bahrain-Victorious reden sommige renners zelfs met een 35. Wij gebruiken vooraan een smallere band dan achteraan omdat dat een aerodynamisch voordeel geeft: over zulke zaken werd een paar jaar geleden niet nagedacht.»

Moeten we toch niet achterdochtig zijn?

Vanmarcke: «Ik denk en hoop van niet. Elke renner heeft een biologisch bloedpaspoort en er zijn voldoende dopingcontroles.»

De Bondt: «Als je tegenwoordig zou willen bedriegen, is dat echt moeilijk. De radar om bedrog te detecteren is zo sterk. Elke afwijkende waarde in het bloedpaspoort is voldoende om aan de kant te moeten blijven. De dopinggevallen die nog naar boven komen, zijn vaak vervuilde supplementen. Er zijn voorbeelden bij de vleet. De detectiegrens is zo laag, dat je nu al door een vervuild supplement positief kan testen, de nachtmerrie van elke huidige prof.»

«Vroeger werd er altijd gestopt voor een plaspauze in de koers. Dat was in de Omloop en Ronde ook nog één keer, maar in Roubaix heb ik drie keer al rijdend geplast»

OLIVER NAESEN