

UIT KOERS

FRANK HEINEN

UIT KOERS

Bijzondere wíelerlevens

Nieuw Amsterdam *Uitgevers*

Deze uitgave kwam tot stand met medewerking van

G Van Grunsven Creative Management,
zie ook: www.vangrunsvencm.com

© Frank Heinen 2014

Alle rechten voorbehouden

Omslagontwerp Pankra

Illustratie omslag © Menze Kwint

Foto auteur © Femke Hoogland

NUR 320

ISBN 978 90 468 1737 7

www.nieuwamsterdam.nl/frankheinen



Inhoud

Voorwoord 9

Posterboy Thaddy 13

De man zonder bijnaam 16

De pijn van een schroevendraaier 17

Geen echte Mazan 19

Chareltje 21

's Werelds eerste domestique 23

De niet reusachtige Luxemburgse reus uit Frankrijk 25

Assassins! Vous êtes des assassins! 27

De waarheid heeft af en toe een zetje nodig 30

Over een heldenleven en een mysterieuze dood 33

'Ik ben zo ziek als een hond! Ik ga dood!' 37

Marathon Man 39

De twee Gastons 44

En hij liep binnen, de vlo 46

Bloemen voor El Negro 48

Dood van een Spaßvogel 50

Tussen twee oorlogen – Leven en dood van Lucien Storme,
wielerkampioen 55

De verlamde wereldkampioen 69

Coppi poetste zijn schoenen 81

De pomphouder zweeg over zijn Tourzege 83

Santo poco, diavolo di più 85

Een pilletje Roniacol 87

Merckx' trouwste luitenant 90

Een gebroken hart 93

| | |
|--|-----|
| Ik ben Tony Houbrechts. Geef me een brood | 95 |
| Een wolk drijft voor de zon | 97 |
| Eindeloze rondjes op de Nürburgring | 99 |
| De sprinter en de dood | 101 |
| De eerste kever | 118 |
| Zes tikken | 120 |
| Het noodlot is een Zwitser met een racefiets | 122 |
| Jonathan Boyer is gelukkig in Ruhengeri | 125 |
| Soeko | 128 |
| Een erotische wildwestbar aan de Bodensee | 129 |
| De oude man en de zee | 133 |
| Eigenaar van Café L'Étape | 135 |
| Een beetje vitamine C in de bil | 138 |
| Kind van de Ventoux | 141 |
| Monstervluchter | 143 |
| 'Bel gerust!' riep Stefan nog | 146 |
| Mensen van 28 | 147 |
| Het huis met de witte luiken | 151 |
| Pello lacht altijd | 153 |
| Charly de stripper | 156 |
| Julio Bernal bleef fietsen | 159 |
| Een miljoen bomen in Mali | 161 |
| Een hoopje schroot op de Koppenberg | 163 |
| Poppen die Jaanus heten | 166 |
| De danser | 169 |
| 'Pain has an element of blank' | 171 |
| De winkel van Luca Gelfi was leeg | 173 |
| Een paar jaar op de Côte de Vidaque | 176 |
| 'Quäl dich, du Sau!' | 178 |
| De man die Michael Schumacher niet was | 181 |
| Geen dope, dat nooit | 184 |
| De eersten zullen de laatsten zijn | 186 |
| Een bijzonder talent | 187 |
| Een wiel met twee spaken | 189 |
| De andere Indurain | 192 |

| | |
|---|-----|
| Ze moesten hem met rust laten | 193 |
| Control Alt Delete | 197 |
| 'Ik was een mooie knecht' | 199 |
| Een tsaar in Córdoba | 201 |
| Kinder Surprise | 204 |
| Hij gaat winnen! | 206 |
| Een routinebezoekje | 208 |
| Een ochtend op het dorpsplein van Abadiño | 211 |
| Genio verkoopt nu Fiatjes | 215 |
| Ray Ban | 217 |
| En toen werd Paolo Fornaciari nog wereldkampioen | 219 |
| Het dal van 's werelds beste klimmer | 220 |
| Geen zoete vergetelheid voor Dimitri | 223 |
| Tranen op een gele trui | 225 |
| Er was iets vandaag... | 228 |
| Laurent R. | 232 |
| Weldoener op wereldtournee | 234 |
| Een pad zonder terugweg | 237 |
| Hulpje van de bloedzuiger | 240 |
| Met dank aan Peter Pan | 242 |
| 'Oh yeah, I'm so high' | 245 |
| De man van Elisa | 254 |
| Vinokoerovs beste vriend | 257 |
| De vergeefse jacht op het werelduurrecord door de wereldkampioen niet-eten | 262 |
| Bijna zo goed als Alastair Kay | 274 |
| Monsieur voorheen Propre | 277 |
| Mariano ging niet naar de Tour | 279 |
| Aitor hield liever met niemand rekening | 282 |
| Sturen die in elkaar haken | 285 |
| De stiekeme webshop van een geschiedenisstudent | 287 |
| Papa was goed | 290 |
| Miguel van Citigroup | 292 |
| Sven viel altijd | 295 |
| Coureur, dat moet je worden | 297 |

| | |
|--|-----|
| Dokter Dave | 302 |
| A very shallow, selfish and negative sport | 305 |
| Een outlaw uit het EPO-tijdperk | 308 |
| De weerklank van een belofte | 313 |
| Een ongetekend contract | 315 |
| Een masker | 317 |
| Een naam om te onthouden | 321 |
| Met kunstmest en kappersproducten het land door | 324 |
| Het begon met een gevoel van krachteloosheid | 327 |
| Een ambtenaar van het Vlaams Anti-dopingagentschap | 329 |
| Sturen die in elkaar haken II | 331 |
| Koning van de VAM-waarde | 333 |
| OK | 336 |
| Persoonlijke omstandigheden | 339 |
| Stayeren voor suïcidalen | 341 |
| <i>Bronnen</i> | 345 |
| <i>Dankwoord</i> | 349 |

Voorwoord

Er zijn veel redenen om van wielrennen te houden, maar de voorname is toch dat de koers een verhalenmachine is. Iedere wielwedstrijd, hoe onbeduidend ook, creëert genoeg verhalen om – wanneer je ze allemaal zou uitschrijven – iedere week een boekenkast mee te vullen.

Veel verhalen die steeds opnieuw worden verteld, zijn de heldenverhalen, de getuigenissen van hen die alle tegenslagen overwonnen en uiteindelijk wonnen. Maar iedere koers kent een winnaar en zo'n tweehonderd verliezers – wielrennen is een sport van losers. Sommige renners verliezen een heel leven lang.

Mijn keuze voor de in *Uit koers* opgenomen verhalen is een keuze voor juist die verhalen, geen waardeoordeel over de sportieve prestatie van de renners. In enkele ervan wordt zelfs nauwelijks gefietst: sommige post-wielerlevens zijn nu eenmaal boeiender dan de tijd op het zadel. Een enkeling (zoals de verlamde Kamiel Beerlandt) fietste zelfs nooit.

Maar in alle verhalen speelt de liefde voor de sport een wezenlijke rol: het is die liefde die de levens van de renners uit *Uit koers* met elkaar verbindt.

Naarmate de tijd verstreek, de Vergeten Renner-serie op de www.hetiskoers.nl zich uitbreidde en er ook *extended versions* van de verhalen in *De Muur* waren verschenen, las ik steeds vaker reacties van mensen die stelden dat zij het niet eens waren met de opname van een bepaalde naam in de Vergeten Renner-eregalerij. Reden: zij waren de renner in kwestie nog niet vergeten.

Mijn antwoord was in zulke gevallen altijd hetzelfde: vergeten

renners zijn niet vergeten, zij dienen voor de vergetelheid te worden behoed. En zo is het ook. Toen ik in het voorjaar van 2013 in een Utrechts café met een van de regisseurs van *De Avondetappe* sprak over het eventueel gebruiken van enkele van de ‘Vergeten renners’ in het programma (wat uiteindelijk zou leiden tot een schitterende dagelijkse voordracht van Joost Prinsen), muntte hij de term ‘Zaaf’-verhalen. Ik kende de uitdrukking niet, maar begreep onmiddellijk wat hij bedoelde. Het wielrennen kent tien-duizenden verhalen. Sommige zijn te vaak verteld, andere kunnen niet vaak genoeg worden herhaald en de derde, meest uitgebreide categorie bestaat uit verhalen die nog niet eerder (op deze manier of in deze vorm) zijn gebracht. De verhalen van de renners in deze bundel zijn niet klassiek of eindeloos vaak verteld, het zijn geen ‘Zaaf-verhalen’ – naar de Algerijnse wielrenner Abdel-Kader Zaaf, die in 1950 in de dertiende Touretappe uit het peloton ontsapte, pauzeerde om zijn dorst te stillen met een fles wijn, in slaap viel tegen een boom, ontwaakte en (slaap)dronken het peloton tegemoet reed. ‘Zaaf-verhaal’ is kortom de vriendelijke term voor ‘wielercliché’.

Iedere wielervriend kent dat verhaal – waarom zou je het dan nog eens opnieuw vertellen? Misschien omdat het gegarandeerd een succes wordt. Iedereen houdt van herkenning, iedereen hoort graag wat-ie eigenlijk al wel wist. Bovendien wordt bijna alles geschreven of gemaakt voor een liefst zo breed mogelijke doelgroep. Ik heb geen rekening hoeven houden met een doelgroep: mijn doelgroep was één mens groot – ik schreef de verhalen in eerste instantie om mijn eigen nieuwsgierigheid te bevredigen en er plezier aan te beleven. Ik googelde me wezenloos, scrollde nachtenlang door oude uitslagen en ploegopstellingen, navigeerde steeds sneller over de zee van informatie op internet, kwam terecht in Poolse online archieven en betrouwbare Russische wielersites en onderhield contacten met wielervezamelaars in heel Europa.

Zo ontdekte ik – gewoon, aan mijn bureau in mijn studentenkamer – talloze nieuwe verhalen, nieuwe renners en nieuwe tijd-

perken die tot dan toe verborgen waren gebleven. Af en toe kreeg ik een gouden tip van een lezer: zo vroeg oud-wielrenner Maarten Ducrot me ooit uit te zoeken hoe het met Stefan Maurer was afgelopen.

Zelfs het alwetende internet gaf dat verhaal maar stukje bij beetje prijs – Maurer leek werkelijk vergeten, tot ik op een oud krantenartikel stuitte waarin diens uiterst verdrietige levensloop werd beschreven.

Af en toe duikt er een Zaaf-verhaal op in *Uit koers*, maar het merendeel van de stukken is hopelijk Maurer-verhalen: onbekende verhalen die ik zo goed en zo kwaad als het ging heb gereconstrueerd. Veel van die verhalen zijn uiterst droef. Zo gaat dat, als je mooie verhalen zoekt: geluk is een saai verhaal.

Tot slot: er komt nogal wat doping voor in *Uit koers*: niet omdat ik nu zo'n uitgesproken mening heb over de ethiek van eerlijke sport, maar omdat het gebruik en de gevolgen ervan talloze levens op allerlei manieren hebben ontwricht.

Hopelijk is dit vooral een boek van verhalen geworden – met een mooie bijrol voor de wielersport.

Frank Heinen

Posterboy Thaddy

22-10-1871 – Thaddäus Robl

Als Thaddäus Robl op 18 juni 1910 sterft omdat hij uit een door hemzelf bestuurd vliegtuigje waait, is hij 32 jaar oud, vrijgezel en wereldberoemd. Toch zal zijn enige erfgenaam – zijn moeder Therese – achterblijven met louter onbetaalde rekeningen, aanmaningen en andere schulden. Er moet een inzamelingsactie onder Robls fans aan te pas komen om Therese schadeloos te stellen. Die actie levert ruim duizend Duitse mark op. Veel geld, zeker, maar Therese kan Thaddy er niet mee terugkopen.

In het München van eind negentiende eeuw beleeft het wielrennen een eerste bloeiperiode. Er worden wedstrijden georganiseerd, wielbanen gebouwd en de liefde voor de fiets wordt op weinig plekken in Duitsland zo intens beleden als in Beieren. Op 22 oktober 1877, in de prehistorie van de wielersport, komt in die stad een jongetje ter wereld. Zijn naam is Thaddäus Robl.

Als Thaddäus nog een jongen is, lijdt hij korte tijd aan een ernstige hersenziekte. Hij overleeft, maar raakt wel deels verlamd. De verlamming blijkt tijdelijk.

In de jaren die volgen zien zijn bezorgde ouders hoe in hun zoon een liefde voor de fiets ontluikt. Zijn vader verbiedt hem zich met wielrennen bezig te houden, zijn gestel kan dat immers helemaal niet aan. Maar stiekem oefent Thaddäus op het rijwiel van zijn vader. Als hij fietst, fantaseert hij dat hij August Lehr is, of Josef Fischer, of een andere gigant uit de eerste generatie Duit-

se wielensterren. Dat, denkt Thaddäus, moet ik ook kunnen.

In stilte neemt hij deel aan zijn eerste wedstrijdjes, zijn ouders weten nog altijd van niets. Thaddäus wordt almaar gezonder en sterker, en als hij vijftien is, wordt hij zelfs een heuse held wanneer hij een peuter bevrijdt uit een brandend huis. Dat hij voor heldendaden in de wieg is gelegd, bewijst hij vier jaar later als hij een zwakbegaafde jongen van de verdrinkingsdood redt.

Zijn ouders hebben zich inmiddels neergelegd bij de liefhebberij van hun zoon en in 1896 – hij is net meerderjarig – wordt Thaddäus Robl professioneel wielrenner. In het begin rijdt hij voornamelijk nog stayerwedstrijden op de baan, maar hij fietst ook op de weg: twee jaar later wordt hij bijvoorbeeld derde in Bordeaux-Parijs. Op de baan voelt hij zich het meest senang. Kort na de eeuwwisseling wordt hij er wereldkampioen, twee keer zelfs, in 1901 en in 1902. Ook is hij in die jaren vijf keer Europa's beste. De jaren van triomf zijn aangebroken voor Thaddäus Robl.

Hij reist enkele malen af naar Australië om daar aan de eerste wegwedstrijden deel te nemen. Niet alleen omdat hij dolgraag pioniert, maar ook omdat de vergoedingen er meer dan uitstekend zijn. In zijn beste jaren verdient hij gemiddeld 50.000 mark per jaar.

Zijn ijzeren doorzettingsvermogen spreekt ook tot de verbeelding: hoe vaak valt hij niet en blijft zijn vel als roze kauwgom aan het ruwe wielersbaanbeton kleven? En hoe vaak stapt Robl dan toch weer op de fiets, zijn arm of been helemaal onder het bloed? Het zijn die beelden die de duizenden toeschouwers maar niet uit hun gedachten krijgen, die verhalen die ze 's avonds doorvertellen aan hen die er ten onrechte niet bij waren. En zo – dankzij het feilloos werkende systeem van mond-op-mondheldendom, krijgt de mythe van Thaddäus Robl gestalte.

Thaddäus wordt Thaddy, een idool, een posterboy uit de vroegste wielergeschiedenis, een magneet voor vrouwen. In krantenartikelen vraagt men zich af of hij wel menselijk is, of hij niet in elkaar is gezet door een verwarde professor: 'Ist er aus Sprungfe-

dern zusammengesetzt? Besteht er aus Kautschuk?' Het absolute hoogtepunt moet dan nog komen.

In de zomer van 1906 krijgt München een splinternieuwe wielervedbaan, met dank aan burgemeester August Kurz en diens onvoorwaardelijke liefde voor Thaddy Robl. Op 3 juni 1906 wordt de baan officieel ingewijd met – natuurlijk – een baankoers. 38.000 toeschouwers zijn er getuige van hoe Thaddy Robl de tegenstand declassert. Elf dagen later vestigt hij – weer voor een uitverkochte arena – een nieuw wereldsnelheidsrecord. Achter een gangmaker bereikt hij de onvoorstelbare snelheid van 91,893 kilometer per uur.

Het leven van de fietsende rockster heeft ervoor gezorgd dat hij nooit aan één meisje is blijven plakken; moeder Therese is nog altijd de vrouw van zijn leven. Voor haar koopt Robl na zijn triomfen een prachtige villa aan de rand van hun beider geboortestad München. In sierlijke letters laat hij de naam van het huis op de gevel bevestigen: Villa Thaddy.

Twee jaar later is zijn carrière definitief ten einde. Robl is uitgekeken op de fiets, de liefde is een sleetse vriendschap geworden en Thaddy verlegt zijn aandacht naar het sportvliegen.

Binnen het jaar komt er een eind aan die hobby, en aan zijn leven.

Op 18 juni 1910 waait het hard. Desondanks gaat de Stettinse vliegshow waaraan Thaddy deelneemt gewoon door. Het gaat mis. Een noodlottig ongeluk, denkt men. Thaddäus Robl wordt officieel geregistreerd als het eerste dodelijke slachtoffer in de Duitse luchtvaartgeschiedenis. Op zijn begrafenis zijn duizenden mensen aanwezig om afscheid te nemen van hun held, het idool van München, de Koning der Stayers. Van hem resten slechts herinneringen, een kleine berg schulden en een villa met zijn bijnaam.

Anno 2012 staat het huis nog steeds overeind. Maar welke voorbijganger denkt er bij het zien van de naam Thaddy nog aan Thaddäus Robl?

De man zonder bijnaam

1874 – Tom Cooper

Tom Cooper was een man zonder bijnaam. Tegenwoordig zou je daarmee weggomen, maar aan het eind van de negentiende eeuw was een sporter zonder bijnaam zoets als een kanarie zonder stokje: gedoemd om te mislukken. Schrijver Jan Boesman noemde Tom Cooper in zijn standaardwerk *De vliegende neger en de kleine koningin* zelfs 'de vleesgeworden middelmaat'. Dat was nog eens een bijnaam geweest.

Toch werd Tom Cooper ooit beschouwd als Amerika's beste wielrenner. Hij was lid van de Detroit Athletic Club en won in 1899 het officiële Amerikaanse kampioenschap, de Bicycle Championship of America. Een jaar later nam hij, de vertegenwoordiger van de blanke Amerikaanse middenklasse, het op tegen Major Taylor, de rijzige neger en de rijzende ster van het mondiale wielrennen.

De bleekneus tegen de zwarte.

Tienduizend toeschouwers aanschouwden op 8 december 1900 in Madison Square Garden de ondergang van Cooper: Taylor vernederde hem in twee korte, venijnige sprintjes. De derde manche hoefde niet eens meer verreden te worden.

Cooper was 24, zijn heerschappij op de wielbanen had nauwelijks een jaar geduurd.

Een jaar na het demasqué tegen Taylor stopte hij met koersen en stapte over op gemotoriseerd vervoer.

Zijn laatste wedstrijd op de fiets bestreed hij op 10 oktober 1901. Op zijn thuisbaan in Detroit reed hij samen met zijn vriend Barney Oldfield op een tandem tegen een auto.

Meteen hierna stapte Tom Cooper voorgoed af en onmiddellijk in: hij werd autocoureur. Samen met een andere vriend, ene Henry Ford, richtte Cooper een partnership op dat moest leiden tot de bouw van twee 'hogesnelheidsauto's'.

Op 25 oktober 1902 reed de eerste auto van hun partnership, de '999' (vernoemd naar een bekende trein die van en naar New

York reed), zijn eerste wedstrijd. In de Manufacturer's Challenge Cup versloeg Barney Oldfield in de 999 de auto van Alexander Winton, een beroemd miljardair en tot dat moment Amerika's beste coureur.

Enkele dagen daarvoor had Tom Cooper zijn deel in het partnership voor een aardig bedragje aan Henry Ford overgedaan.

Lang heeft hij niet hoeven rouwen over wat een van de meest stupide zakelijke beslissingen van de twintigste eeuw moet zijn geweest. 'De man zonder bijnaam' stierf op 16 november 1906, op de hoek van West Seventy-seventh Street en Eighth Avenue, in het centrum van New York.

Inderdaad, bij een auto-ongeluk.

De pijn van een schroevendraaier

9-7-1878 – Floyd MacFarland

Wanneer Floyd MacFarland op de ochtend van 17 april 1915 in de richting van het velodroom in Newark wandelt, ziet hij hoe een klein mannetje daar druk doende is affiches in de muren te schroeven.

Fucking David Lantenberg, denkt MacFarland. Hoe vaak heeft hij hem al niet gezegd dat die kerel met zijn levensgevaarlijke schroeven van MacFarlands mooie wielersbaan af moet blijven.

David Lantenberg kwam wel vaker op de Newarkse wielersbaan. Hij verkocht er eten en drinken tijdens de koersen. De baan was eigendom van MacFarland alias 'Big Mac' alias 'Long Mac' alias 'The Human Engine'.

MacFarland was een bekendheid in het Amerika van rond de eeuwwisseling. Hij werd twee keer Amerikaans kampioen op de sprint (1896 en 1898), won verscheidene zesdaagsen en was de begeleider van de drie Amerikaanse teams die in januari 1913 in het

Vélodrome d'Hiver te Parijs de eerste zesdaagse in Frankrijk bestreden, onder het toezien van onder meer Ernest Hemingway. Maar bovenal stond Floyd MacFarland wijd en zijd bekend als een uitermate onsportief, racistisch en agressief type. Hij was zelfs zo racistisch dat hij Major Taylor van wedstrijden trachtte uit te sluiten door een geheel nieuwe wielerbond voor blanken op te richten.

Een Europees wielertijdschrift schreef over de opvallend lange Floyd: 'Hij is zo racistisch als hij groot is.'

Bovendien was hij, in de nadagen van een lange, indrukwekkende loopbaan, de manager van zijn eigen tegenstanders. Wie Floyd MacFarland een ordinaire matchfixer zou noemen, zou hem kortom eigenlijk nog tekortdoen.

Na zijn loopbaan werd hij de directeur van het velodroom van Newark.

MacFarland beent op het kereltje met de afficherollen af en roept van een afstandje: 'En nou is het verdomme afgelopen!'

Lantenberg volhardt in zijn bezigheden, als een mier die per se een broodkruimel van de ene kant van het grasveld naar de andere moet tillen.

MacFarland geeft het mannetje een duw.

Nu houdt Lantenberg op met plakken.

Er volgt nog een duw.

En nog een.

Een paar klappen.

Om hen heen heeft zich intussen een menigte van zo'n honderdvijftig toeschouwers verzameld, die allemaal wel zin hebben in een knokpartijtje.

En dan voelt de grote, sterke Floyd MacFarland iets bij zijn oor. Iets branderigs, iets vochtigs. De pijn van de schroevendraaier die in zijn schedel wordt gestoken, herkent hij niet onmiddellijk.

Warm en klevig is het bloed dat zijn kraag in stroomt.

Lantenberg schrikt zich een hoedje als hij beseft wat hij heeft gedaan. Hij brengt Big Mac met zijn eigen auto naar het zieken-

huis, waar de beroemde manager nog diezelfde dag sterft.

Onder de kop 'Floyd MacFarland stabbed to death' staat de volgende dag in *The New York Times*: 'Though MacFarland's fame as a rider was worldwide, it was as a cycling promoter that he gained the greatest recognition.'

Als cycling promotor, ja, en als naarling.

Geen echte Mazan

18-10-1882 – Lucien Petit-Breton

Je zou denken dat zonen van horlogemakers altijd tijd genoeg hebben. Maar dat is niet zo.

De vader van Lucien Georges Mazan was horlogemaker. Een eervol beroep, dat vond hij zelf ook. Toen zijn zoon Lucien zes jaar oud was, verhuisde hij met het hele gezin naar Buenos Aires, Argentinië, om daar zijn pogingen om de tijd te vangen voort te zetten. Lucien zou daar moeten opgroeien tot een respectabele kerel, een horlogemaker misschien. Een echte Mazan.

Tien jaar later is Lucien Georges Mazan kelner in de Jockey Club in het centrum van de stad, een club naar Engels model waar heren elkaar in alle rust en op neutraal terrein kunnen ontmoeten.

Op een dag doet Lucien er mee aan een verloting. De hoofdprijs is een racefiets.

Hij wint. Lucien is dan zestien jaar.

Zijn ouders zijn minder verguld met de prijs. Fietsen, is dat nu een bezigheid voor een heer in wording? Voor de zoon van een gerespecteerd horlogemaker? Voor een echte Mazan?

Terug in Frankrijk, waar Lucien zijn opleiding zal vervolgen, begint hij fanatiek te fietsen, buiten het zicht van zijn ouders natuurlijk. Hij is dan al eens Argentijns kampioen op de baan geworden – voor wat het waard is.

Hij neemt zelfs deel aan wegwedstrijden, onder een valse

naam, zijn vader mag immers niet achter Luciens verboden liefhebberij komen.

Lucien Georges Mazan gaat voortaan door het leven als Lucien Breton. Lucien uit Bretagne. Dat kan iedereen zijn.

Maar al snel wordt hem gevraagd zijn naam te wijzigen. De renner die het vraagt, heeft daar zo zijn redenen voor: hij heet echt Lucien Breton.

Als Lucien Petit-Breton maakt Lucien Georges Mazan grote indruk in het Franse peloton. In 1905, nauwelijks twee jaar na zijn terugkeer uit Argentinië, verbetert hij op de wielervedbaan van Parijs het werelduurrecord van de Amerikaan Willie Hamilton. Niemand ter wereld reed ooit meer meters dan hij in zestig minuten: 41 kilometer en 110 meter, met de duimstok gemeten.

Het record is een bevestiging van Luciens onvoorstelbare fysieke kunnen, zijn uithoudingsvermogen en zijn stamina. Hij is klaar om zich te bewijzen op de weg.

Een jaar later al wint hij Parijs-Tours, zijn eerste grote zege. Maar in 1907 breekt hij pas echt door: winst in de vijfde Tour de France.

Weer een jaar later maakt hij er een bisnummertje van.

In totaal wint hij in die twee Tours alleen al zeven ritten.

Daarna neemt de pech het over: Lucien rijdt geen Tour meer uit. In 1912 lijkt hij na allerlei tegenslagen dan toch eindelijk klaar om voor de derde maal de Tour te winnen. Petit-Breton is fit, gemotiveerd en verkeert in uitstekende vorm.

Helaas: in de tweede etappe botst hij op een koe.

Een koe.

Een koe dus.

Een koe als eindhalte van een glansrijke wielervedbaan.

Wanneer twee jaar later de Eerste Wereldoorlog uitbreekt, wordt ook Lucien naar het front gezonden. Zijn militaire carrière is lang niet zo imposant als die op de fiets. Het ontbreekt Lucien aan het echte soldatenbloed.

Enkele dagen voor wat de laatste Kerst aan het front zal zijn, op 20 december 1917, verongelukt hij wanneer hij in de buurt van