

Verboden een pomp te lenen

Veel van de renners die voor de Tweede Wereldoorlog meededen aan de Tour deden dat op eigen houtje, zonder steun van een merk of sponsor.

Henk Leenaers

Voor het blad *L'Auto* was het verhogen van de oplage een belangrijk motief voor het organiseren van de Tour. Fietsconstructeurs en bandenfabrikanten wilden een graantje meepikken van de nieuwe publiciteitsmachine en sloten een herenakkoord met Henri Desgrange, oppermachtig in zijn dubbelrol als hoofdredacteur van *L'Auto* en directeur van de Tour: in ruil voor ruimhartige aanprijzingen van hun producten in de sportkolommen kochten merken als Automoto en Continental royaal bemeten advertenties in. Deze afspraak bracht Desgrange in een moeilijke positie: het streven van merkenploegen om de koers te controleren stond



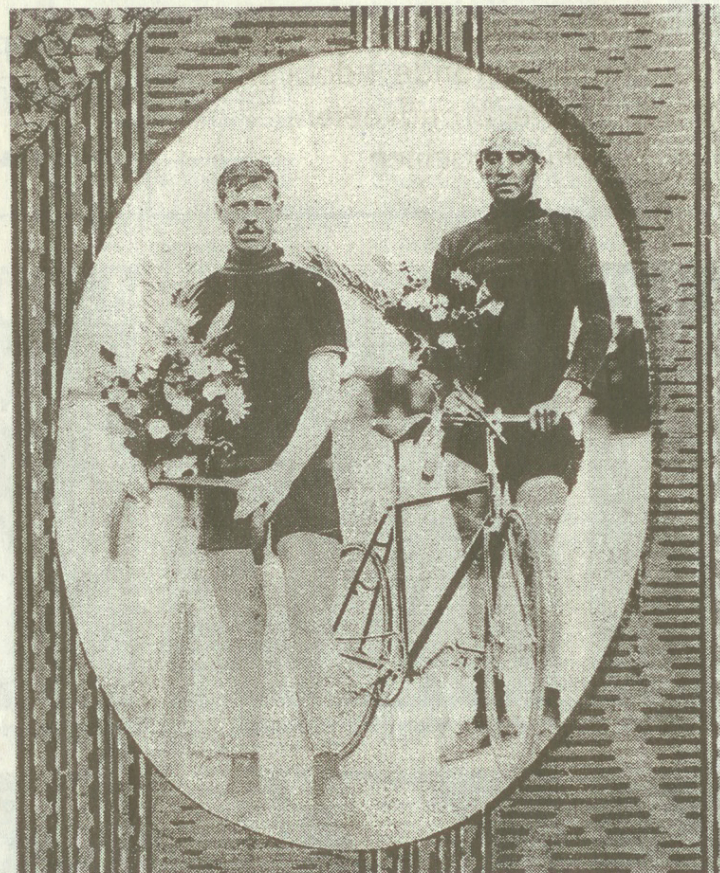
ONVERZORGDEN

haaks op het verlangen van sportliefhebbers naar strijd, tegenslag en heldendom. In 1908 probeerde Desgrange met een reglement ten faveure van individuele renners de macht van de fietsfabrikanten in te perken, maar in 1909 stond hij toch merkenploegen toe, waaronder het Franse Alcyon en het Italiaanse Legnano. Vanaf dat jaar waren er twee klassementen: de 'groupés' van fabrieksrenners met een contract en de 'isolés' of 'afzonderlijken', renners die leefden van premies en bonussen.

Door lange etappes, de barre staat van het wegdek en de slechte voeding bereikte destijds maar eenderde van de renners Parijs. Had het peloton van Desgrange alleen bestaan uit de dertig of veertig 'gegroepeerden', dan hadden

slechts tien uitgeputte renners meegedaan aan de laatste massasprint. Maar net als Spartacus, die schitterde op een slagveld vol strijders, krijgt een Tourwinnaar pas allure als hij in zijn eentje een groot, jagend peloton verslaat.

Gelukkig voor Desgrange was België als fietsnatie in opkomst en wemelde het daar van de gelukszoekers die wilden figureren naast Tourhelden als Faber, Pélassier en Petit-Breton. Landarbeiders droomden van een dikbetaald profcontract, net als hun landgenoot Van Hauwaert, die bij Alcyon meer verdiende dan een minister. Een dagvergoeding van een handvol francs was aantrekkelijk genoeg om het peloton te vullen met een honderdtal figuranten, ook bekend als de 'onverzorgden'.



Huldiging van de twee Tourwinnaars uit 1921: Léon Scieur van de ploeg La Sportive en Victor Lenaers, eerste van de 'onverzorgden'

Hoewel ook na de Eerste Wereldoorlog de fabrieksrenners in het peloton nog met elkaar samenwerkten, bleef Desgrange streven naar zijn ideaalbeeld: de strijd van Het Individu tegen Het Noodlot. Hij handhaafde het systeem van 'gelode' fietsen – om te controleren of een renner onderweg geen kapotte onderdelen verwisselde, voorzag de Tourdirectie alle onderdelen van loodzegels – en probeerde zo iedere vorm van onderlinge hulp van renners uit te bannen. Ook al was zelfs het uitlenen van een pomp verboden, Desgrange kon onmogelijk voorkomen dat ploegmaten elkaar uit de wind hielden. Dat het ging om het belang van de individuele prestatie, benadrukte hij in 1919 met de introductie van de gele trui.

Met een op het oog alleszins redelijke maatregel maakte Desgrange in 1921 een eind aan vele 'onverzorgde' dromen: een kapotte fiets of een kapot onderdeel mocht voortaan toch worden verwisseld, op voorwaarde dat het onbruikbare onderdeel werd meegenomen naar de finish voor inspectie door de wedstrijdcommissaris. Fameus is sindsdien het meelijwekkende verhaal van de winnaar Léon Scieur die, tot bloedens toe, 300 kilometer met een verbogen achterwiel op zijn rug naar de finish reed. Maar als ploeglid van La Sportive kon hij wél beschikken over een nieuw achterwiel uit de volgwagen, terwijl zijn onverzorgde concurrenten zelf op zoek moesten naar nieuwe onderdelen. Tweedeklasser Victor Lenaers vertelt later in een interview aan Jan Cornand hoe onderweg zijn linkerpedaal brak. Een passerende wedstrijdcommissaris betrapt de aanvoerder van het onverzorgde klasstement toen hij een nieuw exemplaar aannam van een toeschouwer die dat reserveonderdeel bij een fietsmaker had opgehaald. De commissaris kende geen pardon: „Na mij alle rampen van Egypte te hebben beloofd, mocht ik dat vervangstuk zelf gaan halen”, vertelt Lenaers, „rijdend op één been moest ik terug naar de velomaker.”

Dat tweedeklasser Félix Sellier er, ondanks de oneerlijke strijd, in dezelfde Tour tóch in slaagde de etappe Straatsburg-Metz te winnen, had niets met de kwaliteit van zijn materiaal te maken. Desgrange wilde een eind maken aan de oneigenlijke steun die de Belg Despontin de dag ervoor had gekregen van de ploeg La Sportive. De Tourbaas nam een besluit dat de anonieme tweedeklassers voor één keer uit hun figurantenrol haalde: de onverzorgden mochten twee uur eerder uit Straatsburg vertrekken. Ze stegen boven zichzelf uit, herinnert Lenaers zich triomfantelijk, en wisten hun voorsprong zelfs nog verder te vergroten: „We laptten de azen er een half uur bij aan het been!” Lenaers behaalde de eindoverwinning bij de onverzorgden, een klasstement dat tot 1939 bleef bestaan. Na de Tweede Wereldoorlog raakte deze categorie in de vergetelheid, omdat beide klasstementen met terugwerkende kracht werden samengevoegd.