

JAARGANG 16 - NR. 82

HET NR. 1 MAGAZINE VOOR EEN ACTIEF FIETSLEVEN

GRATIS!

cyclalive magazine

80^{ste} VUELTA A ESPANA

Is er wielertalent op Mallorca?

Fietsen vanuit droomstad Malaga

De hoogst geasfalteerde beklimming van Europa

ABUS

More
You.
More
Secure.



abus.com



Unlock your bike with
fingerprint key technology.

Cyclevive Magazine is een uitgave van **Bizzard bv**
Diamantstraat 8
BE-2100 Herentals
info@bizzard.be
patrick@bizzard.be

Verantwoordelijke uitgever:
Patrick Van Gansen

Redactie:
Patrick Van Gansen, Teus
Korporaal, Rens Klaasse

Eindredactie:
Patrick Van Gansen

Fotografie:
Patrick Van Gansen, Teus
Korporaal, Gregory Van
Gansen, Rens Klaasse

Coverfoto:
© Patrick Van Gansen

Lay-out:
Gekko, info@gekko.be

Publiciteit:
Patrick Van Gansen,
Zaakvoerder
+32 475 864 707
patrick@cycleliveplus.be

Jennifer Shrestha
jennifer@cycleliveplus.be

Administratie:
info@cycleliveplus.be
boekhouding@bizzard.be

Website:
www.cyclelivemagazine.com

Cyclevive Magazine ver-
schijnt vier keer per jaar

Alle adverteerders zijn zelf verant-
woordelijk voor de inhoud van hun
advertenties en teksten. Opname
van advertenties betekent niet dat
de uitgever van Cyclevive Magazine
het eens is met de inhoud ervan. De
redactie houdt zich het recht voor
teksten en advertenties te weigeren
zonder opgave van reden.

© Niets uit deze uitgave mag worden
overgenomen zonder schriftelijke
toelating van de uitgever.

**Verboden op de openbare weg te
gooien!**

* De organisator en verantwoordelijke voor deze
wedstrijd is de toeristische dienst van Andermatt-Uri-
serntal. Cyclevive Magazine draagt in geen enkel geval
verantwoordelijkheid voor de inhoud, uitvoering en/
of opvolging van deze wedstrijd.

Bovenmenselijke prestaties op gejuich onthaald

Wanneer ik dit voorwoord schrijf is de Tour de
France aan de voorlaatste etappe bezig.

Ondertussen is het duidelijk wie alweer de grote
winnaar zal zijn in Parijs. Tadej Pogačar is goed
op weg om het bijna ongenaakbare palmares
van Eddy Merckx aan diggelen te fietsen.

Klimrecords werden alsof het niets is van de tabel-
len gereden en snelheidsrecords stapelden zich
op. Dit alles werd door de wielervliefhebbers, met
de pers op kop natuurlijk, de hemel ingeprezen
als het beste wielrennen dat we ooit hebben
meegemaakt. Ongetwijfeld is dat ook zo voor de
vele wielervliefhebbers die graag geloven wat als
heroïsch, sympathiek en zuiver wordt verkocht.
De menigte voelt en denkt zoals de pers het ons
voorschrijft. Lezing en herhaling door bekende
voortrekkers, trekt de vele volgers in de donkere
tunnelkoker zonder verlichting.

De recordtijd van Iban Mayo op de Mont Ventoux
werd met 1'10" van de tabellen geveegd. Mayo
die in de 'prime time' van het epotijdperk - in een
klimtijdrit van de Dauphiné - de Mont Ventoux
opvloog in 55'51" werd nooit betrappt op doping,
maar Lance Armstrong en Marco Pantani waren
bewezen kinderen van het meest besproken
dopingtijdperk ooit in de sport.

De tijden van Pantani en Armstrong op de
Ventoux?

Pantani in 1994: 57'34"

Pantani in 2000: 59'05"

Armstrong in 2002: 59'00"

**De tijden van de huidige generatie in 2025 op
het einde van 16 zware en onwaarschijnlijk
snel verreden etappes:**

Tadej Pogačar: 54'41" (met de laatste 1,5 km met
de handrem opgetrokken)

Jonas Vingegaard: 54'43"

Blijkbaar zijn er niet zoveel redenen om aan de
zuiverheid van de huidige generatie te twijfelen,
zo vertellen de kenners, annalisten en journalisten.

De mogelijkheid van GEN doping, Aicar en an-
dere opzienbarende, beschikbare producten en
gekende technieken worden verzwegen en in de
doofpot gestopt. De geloofwaardigheid van het
wielrennen staat voorop in het hypocriete wereldje
waarin we leven. Niemand die het aandurft om
het aan te kaarten, want als je durft hoor je er
niet meer bij!



Dus, laten we maar
rustig verder genieten
van 'het beste wielrennen
dat we ooit hebben meegemaakt' en
'geloven' in wat er (niet) gezegd wordt. Want wat
is een mens anders zonder een geloof, een religie,
een houvast en vertrouwen in de gemeenschap,
dat hebben we toch allemaal nodig, niet?

Daarom in elk geval een welgemeende proficiat
aan (misschien wel) de beste wielrenner aller
tijden: Tadej Pogačar!

Ondertussen staat de Ronde van Spanje al klaar
om de fakkel over te nemen. In dit nummer heb-
ben we dan ook volle aandacht voor de Vuelta
en het land Spanje in het bijzonder. Want doping
of niet, we laten het niet aan ons hart komen
als we zelf fietsen op de ontelbare prachtige
fietsstroken die Spanje rijk is. Zo fietsten wij
gedurende zes weken naar elk hoekje en door
elk baaitje dat fietsparadijs Mallorca rijk is. We
nemen je ook mee naar mijn droomstad Malaga
en omstreken. We fileren de Bola del Mundo en
de Alto de El Angliru voor onze lezers en fietsen
ook op de hoogst geasfalteerde weg van Europa
vanuit Granada.

Maar naast Spanje zijn er natuurlijk nog zoveel
andere mooie fietsbestemmingen. Zo ook in
Nederland waar de Vincent van Gogh Fietsroute
in Drenthe of de Route 66 in Alblasserwaard de
moeite waard zijn om te ontdekken.

Tussendoor gingen we in Oostenrijk ook nog
even graven in SalzburgerLand, mountain-
biken rond de Weissensee en ontdekten we het
Bregenzerwald met de racefiets.

Meer dan genoeg leesvoer en inspiratie om
zelf uw nieuwe fietsvakantie te plannen en de
mooiste uitdagingen op een zuivere, propere
en avontuurlijke manier tot een goed einde te
brengen!

Veel leesplezier met deze nieuwe Cyclevive en
vooral nog veel geweldige fietstochten gewenst
in het vervolg van deze zomer!

Patrick Van Gansen

INHOUD

- 
- 6 De 80^{ste} Ronde van Spanje**
 - 22 Geschiedenis van de Vuelta**
 - 29 De Alto de El Angliru of... de Hel van Asturië**
 - 32 De Bola del Mundo een verschrikkelijke killer**
 - 34 De hoogste geasfalteerde beklimming van Europa**
 - 38 Fietstoerisme op Mallorca – Het fietsparadijs bij uitstek**
 - 42 Mallorca en competitief wielrennen – Is er wielertalent op Mallorca?**
 - 46 Marga Lopez Llull leeft in een rollercoaster – Een droom geef je niet zomaar op!**
 - 51 Fietsen vanuit mijn droomstad Malaga**
 - 58 De (ver)rijk(t)e geschiedenis van het Criterium van Zingem**
 - 60 Boekenkast**
 - 62 Route 66 in de Alblasserwaard**
 - 64 In de voetsporen van Vincent van Gogh in Drenthe**
 - 67 Sprokkels**
 - 68 Technische Sprokkels**
 - 74 Eindeloos gravelplezier in het SalzburgerLand**
 - 76 Verliefd op de Caraïbische kleuren van de Weissensee**
 - 78 Racefietsplezier in de vierlandenhoek van het Bregenzerwald**
 - 80 Het eerste ‘Zero Waste Hotel’ in Europa**

De prachtige afdaling naar Sa Colobra op Mallorca
Foto: Jennifer Shrestha



LA VUELTA 25

PIEMONTE \ MADRID

DEL 23 DE AGOSTO AL 14 DE SEPTIEMBRE



50km

©2022 GEATLAS.com

lavuelta.es

#LaVuelta25

@lavuelta



80^{ste} VUELTA A ESPAÑA

23 augustus-14 september

Voor de zesde keer start de Vuelta buiten de Spaanse landsgrenzen. In 1997 en 2024 valt de eer te beurt aan Lissabon. Het Nederlandse Assen ontvangt de Spaanse ronde in 2009. Vervolgens is het de beurt aan Nîmes in 2017 en Utrecht in 2022. De Vuelta zal in 2026 in Monaco starten, maar eerst is er dit jaar nog de ontvangst in Italië. De vraag is wie na 3151 kilometer de opvolger wordt

van Primož Roglič, de winnaar van 2019, 2020, 2021 en 2024 zal worden. Wanneer je de kaart goed bekijkt lijkt het wel of hier en daar een aantal plaatsen werden geprikt, die daarna met een lijntje werden verbonden. Er lijkt weinig systeem in te zitten! Toch is dit het routeplan voor de Vuelta a España 2025! We gaan zien wat de renners er van gaan maken. Uiteraard gaan we kennismaken met de

ritten. Er passeren enkele mogelijkheden om in Italië, Frankrijk en Spanje op de sportieve manier te fietsen in cycloportieve tochten. Vanzelfsprekend ontbreekt ook het toeristische aspect niet. Mooie plaatjes van de vertrek- en aankomststeden. Tenslotte nog de lengte van een haan en een hen. Kortom neem kennis van deze mix rondom de komende Vuelta.

Routeschema

Rit 1	23 aug.	Turijn - Novara	183 km	vlak
Rit 2	24 aug.	Alba - Limone Piemonte	157 km	heuvels
Rit 3	25 aug.	San Maurizio Canavese - Ceres	139 km	heuvels
Rit 4	26 aug.	Susa - Voiron	192 km	heuvels
Rit 5	27 aug.	Figueres - Figueres (ploegentijdrif)	20 km	
Rit 6	28 aug.	Olot - Pol	170 km	bergen
Rit 7	29 aug.	Andorra La Vella - Cerler	187 km	bergen
Rit 8	30 aug.	Monzón Templario - Zaragoza	187 km	vlak
Rit 9	31 aug.	Alfaro - Valdezcaray	195 km	berg
	1 sept.	Rustdag		
Rit 10	2 sept.	Sendaviva - Larra Belagua	168 km	heuvels
Rit 11	3 sept.	Bilbao - Bilbao	167 km	heuvels
Rit 12	4 sept.	Laredo - Los Corrales de Buelna	143 km	heuvels
Rit 13	5 sept.	Cabázon de la Sal - l'Angliru	202 km	bergen
Rit 14	6 sept.	Avilés - La Farrapona	135 km	bergen
Rit 15	7 sept.	Vegadeo - Monforte de Lemos	167 km	heuvels
	8 sept.	Rustdag		
Rit 16	9 sept.	Poio - Mos. Castro de Herville	172 km	heuvels
Rit 17	10 sept.	O Barco de Valdeorras - El Morredero	137 km	heuvels
Rit 18	11 sept.	Valladolid - Valladolid (indiv. tijdrif)	26 km	
Rit 19	12 sept.	Rueda - Guijuelo	159 km	vlak
Rit 20	13 sept.	Robledo de Chavela - Bola del Mundo	156 km	bergen
Rit 21	14 sept.	Alapado - Madrid	101 km	vlak



Italiaans/Frans begin

Etappe 1: Turijn -Novara

Voor de start gaan we naar de regio Piemonte en wel naar Venaria Reale ten noordwesten van Turijn. Hier startte in 2011 en 2024 ook de Giro d'Italia, dus kent men het klappen van de zweep! Noem Venaria Reale gerust het Versailles van Italië. Het paleis dateert van 1675 en was toen eigendom van hertog Emanuel II van Savoye. Later werd het uitgebreid tot de luxueuze residentie van het huis van Savoye. Sinds 1997 staat het paleis op de Unesco-Werelderfgoedlijst. In dat decor gaat de Vuelta a España van start. Mooier kan toch niet op je tachtigste verjaardag? De klassementsrenners kunnen deze eerste dag

rustig aan doen. Het woord is aan de sprinters.

Etappe 2:

Alba - Limone Piemonte

Na een niet al te moeilijke openingsrit eindigt de tweede rit meteen bergop. De meet ligt bovenop een beklimming van 2e categorie in het skigebied van Limone, op een hoogte van 1381 meter. De klim is 7,6 kilometer lang met een gemiddelde stijging van 5,4 %. Halverwege de rit wordt Cuneo gepasseerd. Cuneo is ook de startplaats van de Gran Fondo Fausto Coppi. Dit jaar stond de 36e editie gepland op 29 juni 2025. Was je er niet bij dit jaar en heb je



Wie zou er niet in zo'n Coppi shirt willen fietsen?



hem nog nooit gereden? Zet deze Gran Fondo dan maar op het verlanglijstje voor volgend jaar, echt de moeite waard! Coppi behoeft natuurlijk geen verdere introductie. Er is keuze uit drie afstanden: 172 km met 4300 hoogtemeters, 111 km met 2500 hoogtemeters en 101 km met 2187 hoogtemeters. Het is hard

werken, maar uit eigen ervaring kunnen we zeggen dat de voldoening groot zal zijn.

Etappe 3: San Maurizio Canavese - Ceres

In deze rit blijft het op en neer gaan en komt de teller op ruim 2000 hoogtemeters. Na 65,2 km is de Puerto Issiglio (849 m. – 2e categorie) het voor-

naamste obstakel. In het finishplaatsje Ceres, dat slechts 1000 inwoners telt, kan op de macht gesprint worden op een helling van 2,2 km met een gemiddelde van 4,2%.

Etappe 4: Susa - Voiron

Voor veel van onze lezers komen er nu bekende namen, want de Vuelta trekt naar Frankrijk. Het route-

Etappe 4



© Unipublic/ASO



Alles nog bij elkaar in de aanloop naar het klimwerk



profiel geeft opening van zaken. Voordat men Italië verlaat wordt Sestrière, één van de locaties van de Olympische Winterspelen 2006, gepasseerd. Op de Montgenèvre volgt de grens tussen Italië en Frankrijk. Dan komen de bekende namen van Briançon, Col du Lautaret (met de afslag naar de Galibier), La Grave, Bourg d'Oisans (met de afslag naar Alpe d'Huez), Grenoble om vervolgens naar de finish in Voiron te rijden.

Zelf fietsen in de regio? Kies bijvoorbeeld Briançon als uitvalsbasis. De eerste drie opties zijn dan natuurlijk de Col d'Izoard, de Col du Galibier en de Col du Granon. Een andere optie die zeker is aan te raden, is om door de Vallée de la Clarée over de Col de l'Echelle naar het Italiaanse Bardonnèche te rijden en via Ouix en de Col de Montgenèvre weer terug. De fietsmogelijkheden zijn hier legio. Gewoon hier eens een weekje plannen!

De vesting Briançon



Koolhydraten: de sleutel tot topprestaties

Tijdens intensieve of langdurige inspanningen zijn koolhydraten dé brandstof waarop sporters draaien. De exacte behoefte verschilt per sporter en discipline, maar bij duursporters kan de opname van koolhydraten zelfs oplopen tot 150 gram per uur om hun prestatie te maximaliseren. Slimme koolhydraatname – via bijvoorbeeld sportdranken, energierepen of gels – zorgt ervoor dat je lichaam precies krijgt wat het nodig heeft, zonder ballast.

De juiste combinatie van koolhydraten, zoals glucose en fructose, verbetert bovendien de opname en voorkomt maag- en darmklachten. Producten zoals **Concap Isotonic**, **Concap Fruity Bars** en **Concap Energy gels** zijn ideaal om snel je energieniveau aan te vullen en optimaal te blijven presteren.

Met Concap Isotonic kun je zelfs tot 2 porties per 500ml drinken om eenvoudig extra koolhydraten binnen te krijgen. Verkrijgbaar in verfrissende smaken zoals lemon, orange en watermelon, en in handige verpakkingen van 770g, 1kg of 5kg.

Ontdek wat het beste werkt voor jouw lichaam en doelen – en til je prestaties naar een hoger niveau!



De eerste vijf ritten in Spanje

Etappe 5: Figueres- Figueres ploegentijdrit

De ploegentijdrit over slechts 20 km wordt gereden in de geboorte- en laatste rustplaats van de bekende surrealistische schilder Salvador Dali (1904-1989) in de uiterste noordoosthoek van de Spaanse autonome regio Catalonië. Een voorspelling van een mogelijke winnende ploeg is amper mogelijk. Dus afwachten! Wel hebben we even opgezocht wanneer de eerste ploegentijdrit werd verreden. Dat was in de 8e Vuelta editie in 1946 en de winst ging toen naar de Nederlandse ploeg.

Etappe 6: Olot-Pal. Andorra

Olot, dat voor de eerste keer etappeplaats is, wordt de stad van de vulkanen genoemd. Binnen het grondgebied van de stad liggen er liefst vier. Met zo'n achtergrond mag op deze dag wel wat vuurwerk worden verwacht. De rit gaat naar het Pal Arinsal Ski Resort. Twee jaar geleden was hier in Andorra op een andere locatie in het ski resort ook de finishlijn getrokken en was de winst voor Remco Evenepoel. Het



Entree museum en theater
Foto: Ge van Hartevelt



Monument Dali, Figueres
Foto: Rens Klaasse

venijn ligt duidelijk op het einde van de rit met een beklimming van 1e categorie. De laatste 9,7 km gaat het met een gemiddelde van 6,4% omhoog naar 1902 meter, maar onderweg is na 70 kilometer ook al de Collada de Toses (1790 m. – 1e cat.) gepasseerd. In

deze eerste bergetappe, zullen de kaarten meteen worden geschud. Ieder jaar worden hier ook de UCI





Zaragoza aan de Ebro met op de achtergrond de kathedraal El Pilar.
© Zaragoza Turismo

Mountain Bike Series gehouden en in 2024 is hier het WK Mountainbike georganiseerd.

Etappe 7: Andorra La Vella - Cerler

We blijven in de Pyreneeën. Voor de tweede dag is het volle bak met drie beklimmingen vervolgens finish bergop. In totaal liggen er 4500 hoogtemeters voor de wielen. Het profiel zegt genoeg! In Cerler waar de meet ligt zijn de Vuelta renners al elfmaal eerder aangekomen. Er zijn later nog heel wat bergpunten te verdienen, maar de mannen die voor het bergklassement gaan zullen hun kaarten inmiddels al op tafel hebben gelegd.

Etappe 8: Monzón Templario - Zaragoza

Het lijkt er op dat eindelijk de sprin-

ters weer eens aan bod komen, hoewel de rit niet helemaal als vlak mag worden bestempeld, want er zijn nog altijd ruim 1100 hoogtemeters. In de vierde stad van Spanje - Zaragoza met bijna 700.000 inwoners - is volgens de website van de Vuelta al 49 keer eerder de

finishlijn getrokken. Je zou kunnen zeggen dat er een vaste relatie tussen beiden is!

Etappe 9: Alfaro - Valdezcaray

Dertig kilometer voor de meet passeren de renners Santo Domingo de la Calzada, een stadje dat op de



Camino ligt en waar een bijzonder verhaal aan verbonden is. Jaren geleden fietste ik met aantal vrienden naar Santiago de Compostela en overnachtten we in Santo Domingo in een klooster bij de zusters. Omdat er 's avonds pas om negen uur gegeten wordt is er ruimschoots tijd om de stad in te gaan. Zo komen we in de kathedraal. In de kerk zitten in een kooi een kip en een haan, waarvan één van de meest verbreide

en legendarische vertellingen van de Camino verbonden is.

In de twaalfde eeuw waren er drie mensen op pelgrimstocht, vader, moeder en zoon. Ook zij overnachtten hier. De dochter van de herbergier wordt verliefd op de jongen, maar die gaat er niet op in. Het meisje wil hem straffen en stopt een zilveren beker in zijn bagage. De volgende dag wordt de jongen van diefstal beschuldigd. Hij wordt ter dood veroordeeld en zal opgehangen worden. De ouders zoeken onmiddellijk contact met een rechter en vragen hem de touwen los te snijden en de onschuldige jongen vrij te laten. De rechter die juist aan tafel zit reageert afwijzend en moet hebben gezegd:



Kippenhok, Santa Iglesia Catedral

Uw zoon leeft niet meer, hij is net zo dood als deze gebraden haan en hen hier op de gedekte tafel. Tot ieders verbazing krijgen op datzelfde moment de haan en de hen hun veren terug en springen ze levend van de schaal. De rechter geeft meteen het bevel de jongen van de galg te halen. Het drietal kan verder op reis naar Santiago en in plaats van de jongen wordt het meisje opgehangen!



Sindsdien is er in de kerk ter herinnering hoog aan de muur een kippenhok met een hen en een haan. Tijdens ons bezoek aan de kerk laat de haan zich luidkeels horen. Dan komt de vraag: Zou een tv verslaggever of een andere journalist hier tijdens de passage van de Vuelta aandacht aan schenken? Het is immers hét verhaal van Santo Domingo de la Calzadal

Na ruim 3200 hoogtemeters ligt de finish vandaag op 1523 meter in het wintersportgebied van Valdezaray. De Australiër Simon Clarke is hier in 2012 de laatste winnaar. Hij zal ook winnaar worden van het bergklassement,

De tweede week

Etappe 10: Sendaviva - Larra Belagua

De etappe die in noordelijke richting naar de Spaans Franse grens voert begint op

circa 270 meter en eindigt bergop op 1590 meter. De renners krijgen in deze etappe 3317 hoogtemeters voor de wielen. Op 120 km ligt het eerste grote obstakel van de dag de Alto de las Coronas (951 m. - 3e cat.). Van daar af blijft het stijgen naar de meet. In 2023 was op Larra Belagua de winst voor Remco Evenepoel.

Etappe 11: Bilbao - Bilbao

Het wordt een etappe van heuvel op en heuvel af. Vijfmaal een bult van de derde categorie en tweemaal van de tweede categorie. Het hoogste punt dat wordt bereikt is 430 meter op het Balkon de Bizkaia. Het is voor de eerst sinds 1963 dat zowel de start als de finish van een etappe in Bilbao is. De winst is dan voor de vorig jaar overleden Nederlander Bas



Maliepaard. Hij vertelde mij ooit dat hij de sprint zou aantrekken voor Jacques Anquetil, maar die kwam niet over hem heen. Anquetil nam het hem zeer kwalijk dat hij zo'n hoog tempo reed en die zorgde er voor dat Maliepaard een paar we-

ken later niet in de Tour de France mocht starten. Oude tijden, nu zou zo'n lead-out een zege(n) zijn voor de sprinter/kopman van het team, maar als die er toch niet over geraakt zou het helemaal niet erg gevonden worden.

Etappe 12: Laredo - Los Corrales de Buelna

Laredo met circa 11.000 inwoners ligt aan de Baskische kust en ontvangt 's zomers vele badgasten op de mooie stranden. Tweemaal eerder is hier de Vuelta vertrokken. Los Corrales de Buelna is één keer eerder etappeplaats geweest. De etappe biedt twee beklimmingen. Op 43,8 km wordt de top bereikt van Puerto de Alisas (670 m.- 2e cat.) en op 10,5 km de top van de Collada de Brenes (751 m. - 1e cat.). De website van de Vuelta geeft nog aan dat er op de laatste vrijdag van augustus in Laredo de "Battle of the flowers", een processie met praalwagens versierd met bloemen, is. Wat belet je wanneer je met vakantie in de buurt bent om er eens te gaan kijken.

Natuurlijk wil je zelf ook wel eens in Spanje fietsen. Raadpleeg dan eens de wielerkalender met 143 Spaanse cyclosporives op battistrada.com/cyclokalender/spanje/cyclos. In combinatie met de etappeplaatsen van deze Vuelta is er altijd een

cyclo te vinden. Een voorbeeld: In de nabijheid van Los Corrales de Buelna ligt Torrelavega waar op

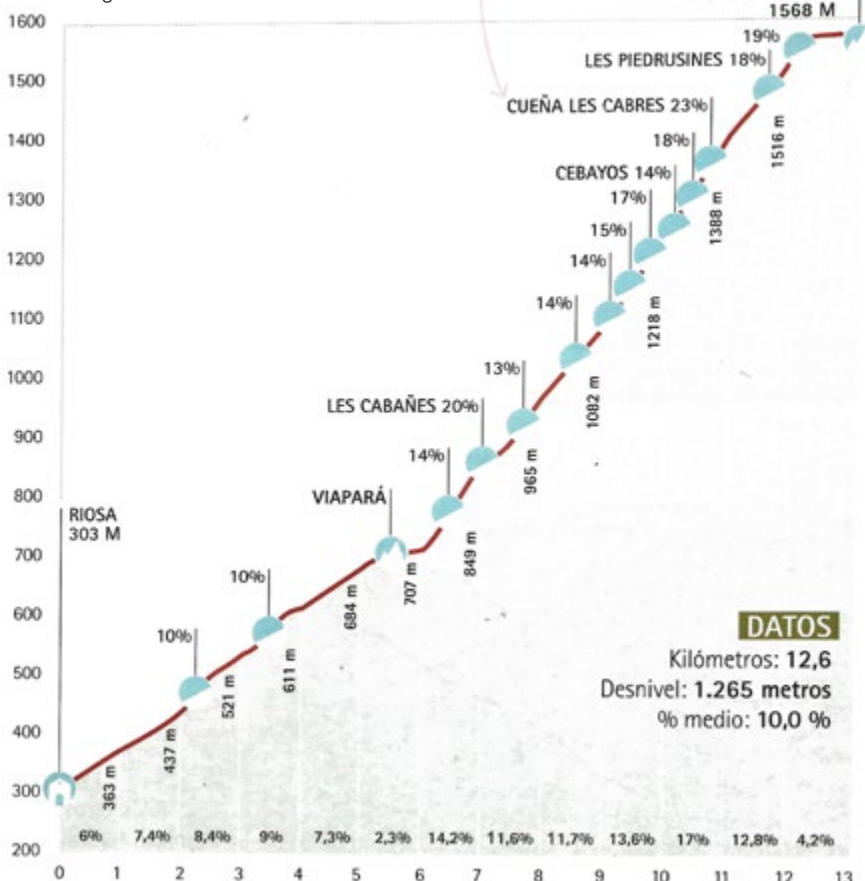


Alberto Contador wilde wel even poseren



Battle of the flowers
© Ayuntamiento de Laredo

Profiel Angliru





Battle of the flowers
© Ayuntamiento de Laredo

20 september de Marcha Cicloturista La Óscar Freire (wereldkampioen in 1999, 2001, 2004) over 120 km met 2500 hoogtemeters op de kalender staat.

Etappe 13:

Cabázon de la Sal - l'Angliru

Dit wordt weer hét hoogtepunt van deze jubileum Vuelta a España. Er is maar één vraag: wie wordt de opvolger van Primož Roglič, of doet hij het zelf nog eens over? Dan zou hij in het illustere rijtje komen van de tweevoudige winnaars Roberto Heras (2000 en 2002) en Alberto Contador (2008 en 2017). In mei 2008 liepen we Contador toevallig tegen het lijf op een parkeerplaats in zijn woonplaats Pinto bij Madrid. Op dat moment wisten we nog niet dat hij een paar maanden later én op de Angliru én de Vuelta zou winnen. Verder in dit nummer gaan we uitgebreid in op de Angliru, zodat je volledig voorbereid bent als je het in je hoofdje haalt om dit monster ook eens te bestrijden.



Etappe 14: Avilés - La Farrapona

De havenplaats Avilés met ruim 80.000 inwoners is al zes keer eerder Vuelta startplaats geweest. De start vindt plaats bij het moderne Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, dat op 20 maart 2011 is geopend. De etappe begint op zeeniveau en eindigt op 1708 meter. Het etappeprofiel wijst de weg! Het wordt weer een zware dag en

dat na de inspanning op de Angliru van een dag eerder.

Etappe 15:

Vegadeo - Monforte de Lemos

Nu eens niet het venijn aan het einde van de rit maar juist in het begin. Meteen na de start is het klimmen geblazen om na 16,5 km de Puerto A Garganta (875 m. - gem. stijging 4,9% - 1e cat.) te kunnen passeren.



Op 54,7 km wacht de top van Alto de Barbeitos (925 m. – gem. stijging 3,8% – 2e cat.). Hierna blijft het op en neer gaan maar de laatste twintig kilometer is het lekker dalen. Vast een voorschot op de komende rustdag.

Op weg naar Madrid

Etappe 16:

Poio - Mos.Castro de Herville

We beginnen aan de laatste cluster van zes ritten. De etappe is gesitueerd in het uiterste zuidwest puntje van Galicië. De startplaats Poio telt

ruim 16.000 inwoners. De rit gaat over een golvend terrein met 3350 hoogtemeters en voert naar Mos. Castro der Herville (een uitkijkpunt over de baai van Vigo), waar een slotklim wacht van 8,7 kilometer met een gemiddelde van 5,1%. Mos is de geboorteplaats van Tourwinnaar Óscar Pereiro die in 2007 tot de Tourwinnaar van 2006 werd verklaard nadat Floyd Landis gediskwalificeerd was.

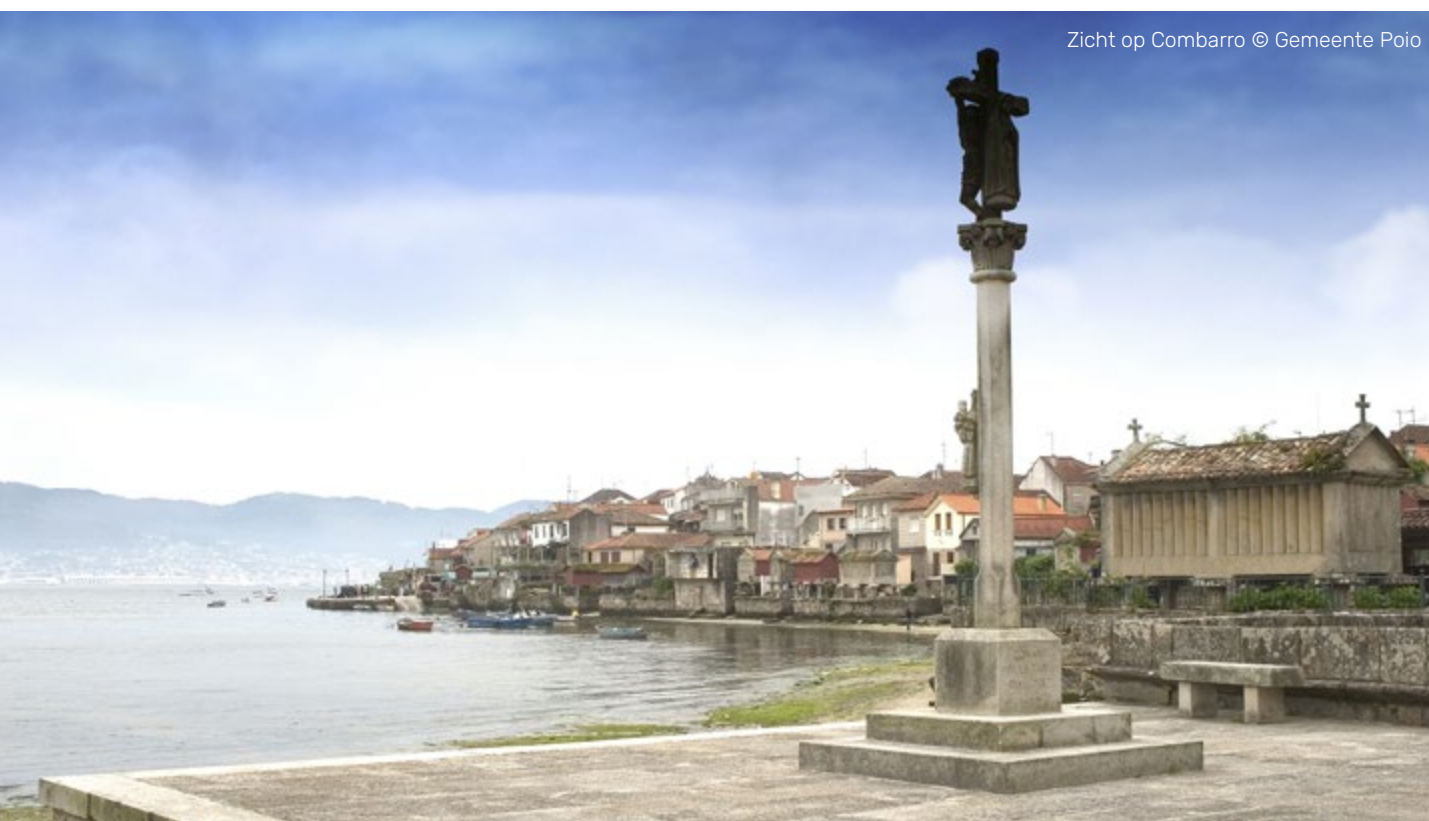
Etappe 16



Etappe 17: O Barco de Valdeorras - El Morredero

En weer is de finishlijn op de top getrokken, nu op de Alto de Morredero (1750 m. – 1e cat.). De organisatie

Zicht op Combarro © Gemeente Poio





JOUW VAKANTIES

roadbike-holidays.com/nl



HOTELS | REGIO'S

gravelbike-holidays.com/nl



GRAVELBIKE
HOLIDAYS

WK monument in Ponferrada
Collectie Teus Korporaal



bestempelt dit als een heuvelrit. Dat is correct tot de laatste 18 km, maar dan wordt dit wel een understatement, want de slotklim is ruim 18 kilometer lang en heeft een gemiddelde van 6,3% terwijl er ook regelmatig dubbele cijfers te noteren vallen. De teller komt in deze rit, waarvan de eindklim in Ponferrada begint, op ruim 3200 hoogtemeters te staan. Wie zal de opvolger worden van Roberto Heras en Alejandro Valverde die hier in 1997 en 2006 de Vuelta etappe wonnen. In Ponferrada werd de Pool Michal Kwiatkowski in 2014 trouwens wereldkampioen. Nu herinnert alleen nog een fraai monument aan dat wereldkampioenschap.

Etappe 18 Valladolid

Wat is een grote ronde zonder individuele tijdrit? Prachtig om te zien hoe de specialisten zo'n karwei aanpakken. De laatste jaren waren Remco Evenepoel (2022), Filippo Ganna (2023) en Stefan Küng (2024) de specialisten. Op het moment dat we dit schrijven (half juli) is nog niet bekend of deze mannen aan de Vuelta zullen deelnemen. Bij de voorbereiding voor deze voor-



Etappe 17

beschouwing kwamen we nog iets leuks tegen: een ruta de tapas door de stad. Het zou zomaar een idee zijn om per fiets van tapas restaurant naar tapas restaurant te rijden!

Etappe 19 Rueda - Guijuelo

Ten zuidwesten van Valladolid ligt in het ruim 1100 inwoners tellende Rueda de start van de negentiende rit. Echt vlak is het niet, het blijft golven. En zo liggen er nog altijd ruim 1400 hoogtemeters voor de wielen. Niettemin zijn er kansen voor de sprinters want die mogen ook wel weer eens aan bod ko-



Iglesia San Pablo Valladolid. Foto Margreet Klaasse



(1853 m – 1e cat – gem. stijging 6,9 %). De tweede keer is er ook nog een leuk extraatje met het doorrijden naar de Bola del Mundo (2258 m. – buiten categorie – gem. stijging 7,6%). In de laatste drie kilometer is de stijging gemiddeld 12,2 %!

Etappe 21 Alapado - Madrid

De rit naar Madrid wordt weer een parade. De klassementen zijn gemaakt. Het gaat alleen nog om de eer van de ritzege. De eerste ritzege van een Belg in Madrid is in 1935 wanneer Gustaaf Deloor wint en tevens eindwinnaar wordt van deze eerste Vuelta. In 1936 wint hij ook de tweede Vuelta met zijn boer Alfons op de tweede plaats. De eerste Nederlandse zege in Madrid is in 1971 voor René Pijnen die dan de tijdrit over 5,3 km wint. Voor de gebroeders Gustaaf en Alfons Deloor staat in De Klinge een herinneringsmonument met twee fietsen. Nog even ter herinnering: de laatste twee winnaars in Madrid zijn Sebastián Molano en Stefan Küng.

T Tekst en beeld (tenzij anders aangegeven):
Teus Korporaal

men! De laatste twee kilometer naar de meet loopt het vals plat omhoog. De renners rijden dwars door de wijngaarden. De Spanjaarden noemen het “La etapa gastronómica”. Uit de aankomstplaats Guijuelo komt de Guijuelo of Salamanca ham. Er zijn hier circa 180 bedrijven die zich toeleggen op de Iberische ham- en varkensvleesindustrie. Om deze reden heeft Guijuelo een van de hoogste inkomens per hoofd van de bevolking in heel Spanje.

Etappe 20 Robledo de Chavela - Bola del Mundo/Puerto de Navacerrada

We komen steeds dichterbij Madrid en met 4100 hoogtemeters wordt dit het laatste grote karwei van deze tachtigste Vuelta a España. Zondermeer een heel zware dag. Er zullen sowieso verschuivingen in de klassementen gaan plaatsvinden. Het zal vooral op de laatste zestig kilometer aankomen met tweemaal (van twee verschillende zijden) de Puerto de Navacerrada



GESCHIEDENIS VAN DE VUELTA

Lijst van eindwinnaars Vuelta a España

JAAR	WINNAAR	NATIONALITEIT
1935	Gustaaf Deloor	België
1936	Gustaaf Deloor	België
1941	Julián Berrendero	Spanje
1942	Julián Berrendero	Spanje
1945	Delio Rodríguez	Spanje
1946	Dalmacio Langarica	Spanje
1947	Edward Van Dijck	België
1948	Bernardo Ruiz	Spanje
1950	Emilio Rodríguez	Spanje
1955	Jean Dotto	Frankrijk
1956	Angelo Conterno	Italië
1957	Jesús Loroño	Spanje
1958	Jean Stablinski	Frankrijk
1959	Antonio Suárez	Spanje
1960	Frans De Mulder	België
1961	Angelino Soler	Spanje
1962	Rudi Altig	Duitsland
1963	Jacques Anquetil	Frankrijk
1964	Raymond Poulidor	Frankrijk
1965	Rolf Wolfshohl	Duitsland
1966	Francisco Gabica	Spanje
1967	Jan Janssen	Nederland
1968	Felice Gimondi	Italië
1969	Roger Pingeon	Frankrijk
1970	Luis Ocaña	Spanje
1971	Ferdinand Bracke	België
1972	José Manuel Fuente	Spanje
1973	Eddy Merckx	België
1974	José Manuel Fuente	Spanje
1975	Agustín Tamames	Spanje
1976	José Pesarrodona	Spanje
1977	Freddy Maertens	België
1978	Bernard Hinault	Frankrijk
1979	Joop Zoetemelk	Nederland
1980	Faustino Rupérez	Spanje
1981	Giovanni Battaglin	Italië
1982	Marino Lejarreta	Spanje
1983	Bernard Hinault	Frankrijk
1984	Éric Caritoux	Frankrijk
1985	Pedro Delgado	Spanje

JAAR	WINNAAR	NATIONALITEIT
1986	Álvaro Pino	Spanje
1987	Luis Herrera	Colombia
1988	Sean Kelly	Ierland
1989	Pedro Delgado	Spanje
1990	Marco Giovannetti	Italië
1991	Melchor Mauri	Spanje
1992	Tony Rominger	Zwitserland
1993	Tony Rominger	Zwitserland
1994	Tony Rominger	Zwitserland
1995	Laurent Jalabert	Frankrijk
1996	Alex Zülle	Zwitserland
1997	Alex Zülle	Zwitserland
1998	Abraham Olano	Spanje
1999	Jan Ullrich	Duitsland
2000	Roberto Heras	Spanje
2001	Ángel Casero	Spanje
2002	Aitor González	Spanje
2003	Roberto Heras	Spanje
2004	Roberto Heras	Spanje
2005	Roberto Heras	Spanje
2006	Alexandre Vinokourov	Kazachstan
2007	Denis Menchov	Rusland
2008	Alberto Contador	Spanje
2009	Alejandro Valverde	Spanje
2010	Vincenzo Nibali	Italië
2011	Chris Froome (na schorsing Juan José Cobo)	GB
2012	Alberto Contador	Spanje
2013	Chris Horner	Verenigde Staten
2014	Alberto Contador	Spanje
2015	Fabio Aru	Italië
2016	Nairo Quintana	Colombia
2017	Chris Froome	Groot-Brittannië
2018	Simon Yates	Groot-Brittannië
2019	Primož Roglič	Slovenië
2020	Primož Roglič	Slovenië
2021	Primož Roglič	Slovenië
2022	Remco Evenepoel	België
2023	Sepp Kuss	Verenigde Staten
2024	Primož Roglič	Slovenië

De Vuelta a España

Geëvolueerd tot internationaal podium

De Vuelta a España zag in 1935 het levenslicht, naar het voorbeeld van de Tour de France en de Giro d'Italia. Wat begon als een nationaal experiment, groeide uit tot een volwaardige grote ronde en een vaste waarde op de wielerkalender. De koers kende een hobbelig parcours door de Spaanse burgeroorlog en de Tweede Wereldoorlog, maar vanaf de jaren 50 kwam de Vuelta tot volle bloei en sinds 1955 wordt hij ieder jaar georganiseerd. In 2011 werd de ronde opgenomen in de UCI World Tour.

Sinds 1995 wordt de Vuelta in de late zomer (augustus-september) verreden, daar waar hij voorheen al in april- begin mei werd gereden. Door die verplaatsing kreeg de Vuelta meer prestige en werd het karakter van de Spaanse ronde veel internationaler dan voorheen. Renners die in de Giro of de Ronde van Frankrijk een teleurstellend resultaat behalen, kunnen hun

seizoen in de Vuelta nog goedmaken. Een overwinning in de Vuelta wordt nu algemeen even belangrijk geacht als een overwinning in de Giro, terwijl dat vroeger helemaal niet zo was.

De leiderstruien

Dat de Vuelta lange tijd niet goed wist waar naartoe en dus ook met een imagoprobleem worstelde wordt duidelijk als je de geschiedenis van de leiderstrui onder de loep neemt. De kleur van die leiderstrui werd (te) vaak aangepast en al zeker in de beginjaren. In 1955 werd het voor langere tijd een gele trui. In 1977 was de trui dan weer eenmalig oranje, en in 1999 werd het een gouden trui. Sinds 2010 heeft de leiderstrui schijnbaar zijn kleur gevonden. Sindsdien draagt de klassementsleider een rode trui en daar kan iedereen zich nu wel in vinden. Trouwens ook de andere leiderstruien veranderden evenveel keer van kleur. Zo was de leider in de bergprijs soms in het groen, oranje of rood getooid. Ook sedert 2010 is dit een witte trui met blauwe bollen geworden terwijl de leider in het puntenklassement vanaf 2009 in een groene trui wordt gehuld.

Recordhouders eindoverwinningen

De Spanjaard Roberto Heras (2000, 2003, 2004, 2005) en de Sloveen Primož Roglič (2019, 2020, 2021, 2024) zijn met vier eindzeges tot op heden de recordhouders. Roglič zou dit jaar dus alleen recordhouder kunnen worden.

De Belgen in de Vuelta: van Deloor tot Evenepoel

Voor Belgische renners is de Vuelta een ronde met geschiedenis, glorie en drama. Sinds de allereerste editie hebben ze er hun stempel gedrukt. De Belgen zijn terug te vinden vanaf het pionierswerk met indrukwekkende solo's en ritoverwinningen tot acht klassementsoverwinningen.

Gustaaf Deloor: wint de eerste twee Vuelta's

De Vuelta zag in 1935 het levenslicht. Meteen stonden Belgische renners op het voorplan. De allereerste winnaar? Gustaaf Deloor, een mijnwerkerszoon uit De Klinge. Hij won niet alleen het eindklassement, maar ook drie etappes. Een jaar later deed hij dat kunstje nog eens over in de tweede editie. Zijn broer Alfons eindigde toen tweede, wat resulteerde in een historische Belgische familie-dubbel.

Andere Belgische winnaars: Van Dijck, De Mulder en Bracke

In de naoorlogse jaren bleven Belgische successen volgen. Edward Van Dijck won de Vuelta in 1947 en Frans De Mulder voegde zich in 1960 bij het rijtje. De Mulder wint vier van de 18 etappes. In 1971 was het de beurt aan Ferdinand Bracke. De Belg rijdend voor de Peugeot – BP ploeg wint de Vuelta zonder een ritoverwinning te behalen.

Eddy Merckx: overmacht in 1973

In 1973 zette Eddy Merckx voor het eerst voet aan grond in de Vuel-



Monument Frans De mulder in Machelen
Foto: Teus Korpelaar

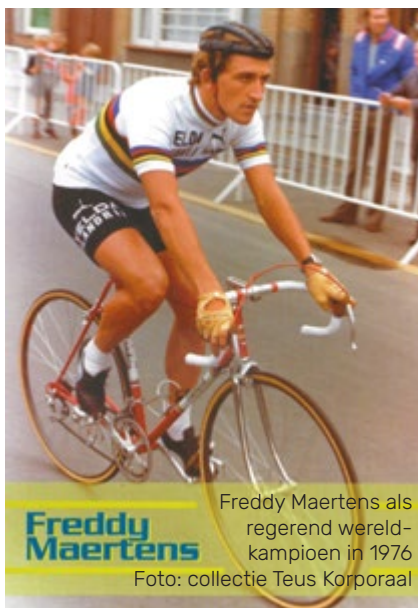
ta, en zoals we van hem gewend zijn, verliet hij Spanje ook meteen als winnaar. Het was zijn enige deelname, en hij pakte het eindklassement, zes etappezeges, het puntenklassement én het combinatieklassement. Zijn dominantie was compleet. Merckx werd daarmee de derde renner ooit die alle drie de Grote Rondes wist te winnen.

Freddy Maertens: een ongekend record

In 1977 reed Freddy Maertens zich in de geschiedenisboeken. Als toenmalig regerend wereld- en Belgisch kampioen won hij het eindklassement, het puntenklassement én een recordaantal van 13 ritten in een Vuelta van 19 etappes + proloog. Hij leidde van start tot finish en leverde één van de meest dominante prestaties ooit in een Grote Ronde. Het record van 13 ritoverwinningen in één Grote Ronde staat tot op vandaag nog altijd overeind.

De jaren '90 en 2000: Vandenbroucke en Gilbert

In 1999 won Frank Vandenbroucke twee ritten in de Vuelta, waaron-



Freddy Maertens als regerend wereldkampioen in 1976
Foto: collectie Teus Korporaal

der een indrukwekkende zege op de kasseitjes van Avila, waar hij de klassementsmannen inclusief eindwinnaar Jan Ullrich, op indrukwekkende manier uit het wiel kletste. Zijn klasse en talent blonken uit en hij was op dat moment één van de allerbesten, zo niet dé beste renner van het peloton – ook al reed hij geen goed eindklassement.

Ook Philippe Gilbert schreef zijn naam bij op de erelijst van de Spaanse ronde, met een eerste ritzege in 2010 na een bergetap-



De legendarische Frank Vandenbroucke afgebeeld voor een actiefoto – Foto: Teus Korporaal

pe vanuit Marbella, met aankomst in het prachtige Malaga. Hij wint in 2010 ook de vlakke rit naar Toledo. Met in 2012, twee ritten, in 2013, één rit en in 2019 nog eens twee ritten, brengt hij zijn totaal op zeven Vuelta zeges.

Remco Evenepoel: na lang wachten opnieuw winst in een grote ronde voor België

In 2022 won Remco Evenepoel als eerste Belg sinds Freddy Maertens in 1977 opnieuw de Vuelta. Het was zelfs van 1978 – de Giro overwinning van Johan De Muynck – geleden dat een Belg een grote ronde had gewonnen. Hij domineerde van bij de eerste bergritten, won een tijdrif (rit 10) en de rit met aankomst op de Alto del Piornal (rit 18). Hij veroverde zowel het eind- als het jongerenklassement. In 2023 moest hij zijn klassementsambities opgeven na een slechte dag, maar vocht terug met drie ritzeges en het bergklassement.

Belgische glorie in cijfers

- 8 Belgische eindzeges: Deloor (1935, 1936), Van Dijck (1947), De Mulder (1960), Bracke (1971), Merckx (1973), Maertens (1977), Evenepoel (2022)
- Freddy Maertens: 13 ritten in één

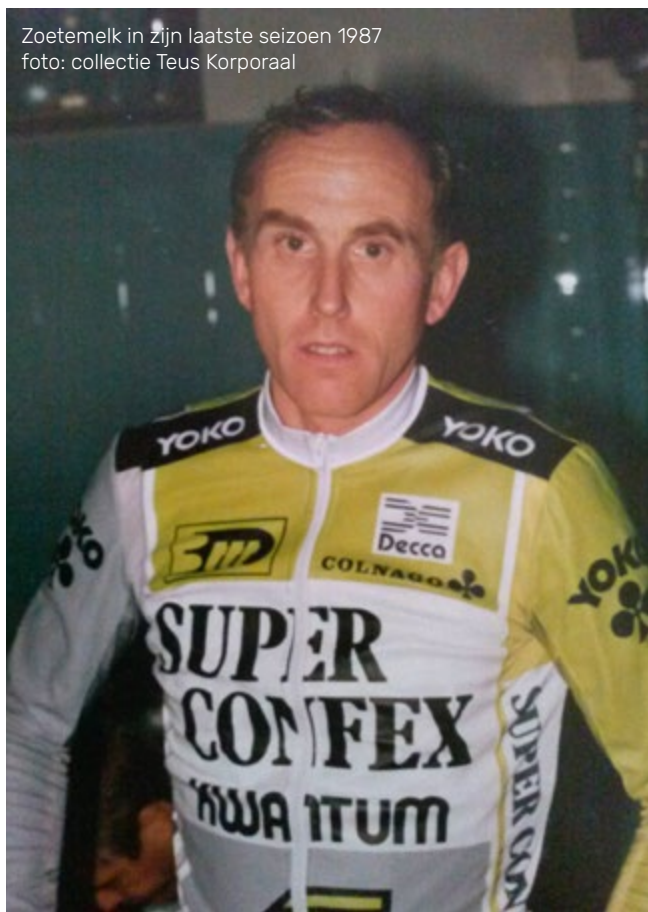


In Avila werd veel geschiedenis geschreven en in 1999 schreef Frank Vandenbroucke er ook Belgische wielergeschiedenis
Foto: Teus Korporaal



Remco Evenepoel tijdens het BK tijdrijden 2025, op gouden fiets, met gouden helm in de trui van wereldkampioen
Foto: Patrick Van Gansen

Zoetemelk in zijn laatste seizoen 1987
foto: collectie Teus Korporaal



Mathieu Hermans 1989
Foto: collectie Teus Korporaal



Vuelta (1977)

- Eddy Merckx: 6 ritten + 3 klasseringen in 1973
- **227 Belgische ritoverwinningen** met Rik Van Looy als grootste Belgische rittenkaper (18 ritten – 1958, 1959, 1964, 1965). Freddy Maertens (13), Eddy Planckaert (10), Eddy Peelman (9) en Philippe Gilbert (7) zijn de andere grote rittenkapers voor België.
- In totaal hebben Belgische renners 149 maal de leiderstrui aangetrokken. De Belgische recordhouder is Gustaaf Deloor, die in de eerste twee edities 32 oranje leiderstruien mocht dragen.
- Het **puntenklassement is 13 keer** door een Belg gewonnen: Rik Van Steenbergen, Rik Van Looy (2x), Arthur Decabooter, Raymond Steegmans, Guido Reybrouck, Eddy Merckx, Freddy Maertens, Ferdi Van Den Haute, Fons De Wolf, Guido Van Calster, Frank Vandenbroucke en Greg Van Avermaet.

• **Slechts tweemaal** werd het **bergklassement** door een Belg gewonnen. Thomas De Gendt was in 2018 de eerste winnaar en Remco Evenepoel haalde de witte trui met de blauwe bollen in 2023 binnen.

Nederlandse triomfen in de Vuelta

Ook Nederland kende zijn glorie dagen in de Ronde van Spanje. In totaal wonnen Nederlandse renners de Vuelta twee keer.

- Jan Janssen schreef geschiedenis door in 1967 als eerste Nederlander een Grote Ronde te winnen. Hij won de Spaanse rittenkoers na een spannende strijd met de Spanjaard Aurelio Gonzales Puenta die uiteindelijk derde werd op '145". De Fransman Jean-Pierre Ducasse ploeggenoot van Janssen bij Team Pelforth, werd tweede op '143".
- Joop Zoetemelk won in 1979 de Vuelta. De altijd regelmatige Zoetemelk kon in Spanje eindelijk zijn

koersintelligentie omzetten in een eindzege, jaren voor hij ook de Tour zou winnen.

- De teller van de Nederlandse ritoverwinningen staat op 114. Gerben Karstens (14), Mathieu Hermans (10), Jean-Paul van Poppel (9) en Jeroen Blijlevens (5) waren de grote rittenkapers voor Oranje. Wout Poels was in 2023 de laatste

Wout Poels groeide op in het Limburgse Blitterswijk, tegen een plaatselijke café is een fiets geplaatst en daarachter is Wout op de muur geschilderd
Foto: Teus Korporaal





PEUGEOT

NIEUWE 5008



€ 36.750⁽¹⁾ incl.btw

DE GROTE SUV MET TOT 7 ZITPLAATSEN

Milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.peugeot.be **PEUGEOT** BEVEELT **TotalEnergies** AAN  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.**

NIEUWE PEUGEOT 5008: GECOMBINEERD VERBRUIK  **1,0 - 5,9 L/100 KM**  **0 - 133 G/KM**  **17,7 - 18,3 KWH (WLTP)**

Het verbruik en de CO2-uitstoot is bepaald volgens de World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) volgens de normen R (EC) Nr. 715/2007, R (EU) Nr. 2017/1153 en R (EU) Nr. 2017/1151. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

(1) Verkoopprijs incl btw, voorwaardelijke premies afgetrokken bij aankoop van een nieuwe 5008 ALLURE Hybrid 145 e-DCS6 zonder opties. Aanbod voorbehouden aan particulieren, geldig van 01/07/2025 tot 31/07/2025, in het Belgische netwerk van PEUGEOT. De verkoopprijs is inclusief de milieubijdrage. De weergegeven afbeeldingen zijn illustratief en niet contractueel. Druk- en typfouten voorbehouden. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 78 15 16 15.

KOM LANGS IN ÉÉN VAN ONZE VERKOOPPUNTEN:

LAVRIJSEN HERENTALS
HEMELDONK 4,
2200 HERENTALS
T 014 24 80 60

VAN DONGEN EN GEMA
MOLENSTRAAT 100,
2960 BRECHT
T 03 313 85 22

VAN GANSEN SERVICES
LEUGENBERG 105,
2810 EKEREN
T 03 660 29 40

VAN GANSEN SERVICES
NOORDERLAAN 85,
2030 ANTWERPEN
T 03 609 55 10

Nederlandse ritwinnaar.

- In totaal hebben Nederlandse renners 63 leiderstruien gedragen. Met 17 ritten in de leiderstrui (1970, 1971, 1972) is René Pijnen de Nederlandse recordhouder. René mocht in die tijd in de toenmalige gele trui rondfietsen.
- Het puntenklassement is zesmaal door een Nederlander gewonnen: Bas Maliepaard, Jos van der

Vleuten, Jan Janssen (2x winnaar), Bauke Mollema en Fabio Jakobsen.

- Joop Zoetemelk is de enige Nederlander die de trui van bergkoning mee naar huis mocht nemen. In 1971 was dat een groene trui.

Met drie van dezelfde ploeg op het eindpodium

Hoewel de Vuelta in 2023 werd ge-

wonnen door Sepp Kuss, een Amerikaan, betekende die editie alsnog een bijzonder moment voor het Nederlandse Jumbo-Visma. Het team domineerde met drie renners op het eindpodium (Kuss, Roglič en Vingegaard) en won in dat jaar alle drie de Grote Rondes – een unicum in de wielergeschiedenis.

▀ Tekst: Patrick Van Gansen



Een hoogtepunt in de geschiedenis van de Vuelta met drie renners van hetzelfde team op het eindpodium
Foto's: Teus korporaal

De Alto de El Angliru of... **DE HEL VAN ASTURIË**



De Angliru is een bijzondere berg in het noordwesten van Spanje. Hij wordt door de Spanjaarden liefkozend 'El Olimpo del Ciclismo' genoemd, maar wij houden het graag op de Hel van Asturië. Sinds zijn introductie in 1999 is de Alto de El Angliru uitgegroeid tot een van de meest mythische en gevreesde beklimmingen in het moderne wielrennen. Gelegen in Asturië, in het noordwesten van Spanje, is deze klim zelfs voor de beste klimmers ter wereld een monsterlijke uitdaging. De beklimming is 12,5 kilometer lang en met een gemiddeld stijgingspercentage van 10,13%, overbrugt hij 1.266 hoogtemeters. Maar het zijn vooral de laatste zes kilometer die het tot een hel maken. Daar stijgt de weg vaak met dubbele cijfers, met pieken tot 23,5% op het beruchte deel bij Cueva les Cabres.

De Angliru werd voor het eerst beklommen in 1999, toen José María Jiménez er als eerste bovenkwam. Sindsdien hebben onder meer Alberto Contador, Gilberto Simoni, Wout Poels en Hugh Carthy er glorie gevonden, terwijl anderen de klim verfoeiden wegens zijn onmenselijke steilte. Renners moesten er vaak zigzaggend naar boven en de



“De eerste zes kilometers zijn een zacht gekookt eitje”

ploegwagens slipten door op de steilste stukken.

In 2020 won de Brit Hugh Carthy er zijn eerste rit in een Grote Ronde. In 2023 kroonde Primož Roglič zich op de Angliru, terwijl ploegmaat Sepp Kuss zijn leiderstrui ternauwernood wist te behouden.

De Angliru is niet zomaar een klim. Het is een symbool van de Vuelta: hard, compromisloos en heroïsch. Wie hier wint, schrijft zich onvermijdelijk tussen de legendes van het wielrennen.

De harde cijfers naar de top

We nemen de lezers graag mee in een beschrijving naar de top van de Angliru. We kiezen voor de gemakkelijkste weg naar de top, want die is al meer dan vreselijk genoeg. De start voor de makkelijkste variant van het monster neem je in het dorpje La Vega dat ongeveer 15 kilometer ten zuiden van Oviedo gelegen is. Al snel lacht het bord met het profiel en afstand je toe. Het klimwerk dat je in de laatste zes kilometer over een kronkelend oud geiten pad en een totaal van zestien haarspeldbochten naar de top zal lei(ij)den, begint hier zachtjes aan 5%.

La Vega tot Punta del vista

De eerste zes kilometers van de Angliru fiets je nog vol overtuiging, goesting en energie vanaf het dorpje La Vega naar het uitkijkpunt halverwege de klim (Punta del Vista). Dit eerste deel is echt goed te doen met een gemiddelde van net geen 7%. Je begint het eerste stuk met stijgingspercentages van 5 en 6%. Langzaam aan wordt het echter wel steiler en krijg je stukken van 8 en 9% voorgeschoteld. Als je niet beter zou weten, zou je de Angliru hier nog als een zacht eitje gaan omschrijven, want na vijf kilometer krijg je zelfs 500 honderd meter van 1% cadeau gevolgd door een stuk aan 3%. Je fietst hier door een idyllische berglandschap waar je nog volop van kan genieten. Begeleid door koeien en paarden heb je prachtige uitzichten rondom je heen. Mocht je nog iets willen eten, drinken of de rug wat strekken, dan is dat nu het moment, want na de 3% begint het echte klimwerk met stukken tussen 10 en 12%. Meteen een goede opwarming voor de moordende Questa les Cabanes.

KM 6 - Questa les Cabanes - 22%

De Spanjaarden hebben het geweldige idee gehad om alle steile stukken op de Angliru van sprekende namen te voorzien. Vanaf de open bergweide halverwege de beklimming doet de 'Questa les Caba-

nes' als een muur van 22% voor je op. Hier kronkelt de Angliru gedurende een goede 500 meter, met stijgingspercentages tussen de 15% en 22% verder naar de top.

Als je na die 500 meter nog vol goede moed zit, heb je de gelegenheid om te 'herstellen' op een langer stuk, waar je 'slechts' tussen de 10 en 14% verder klimt.

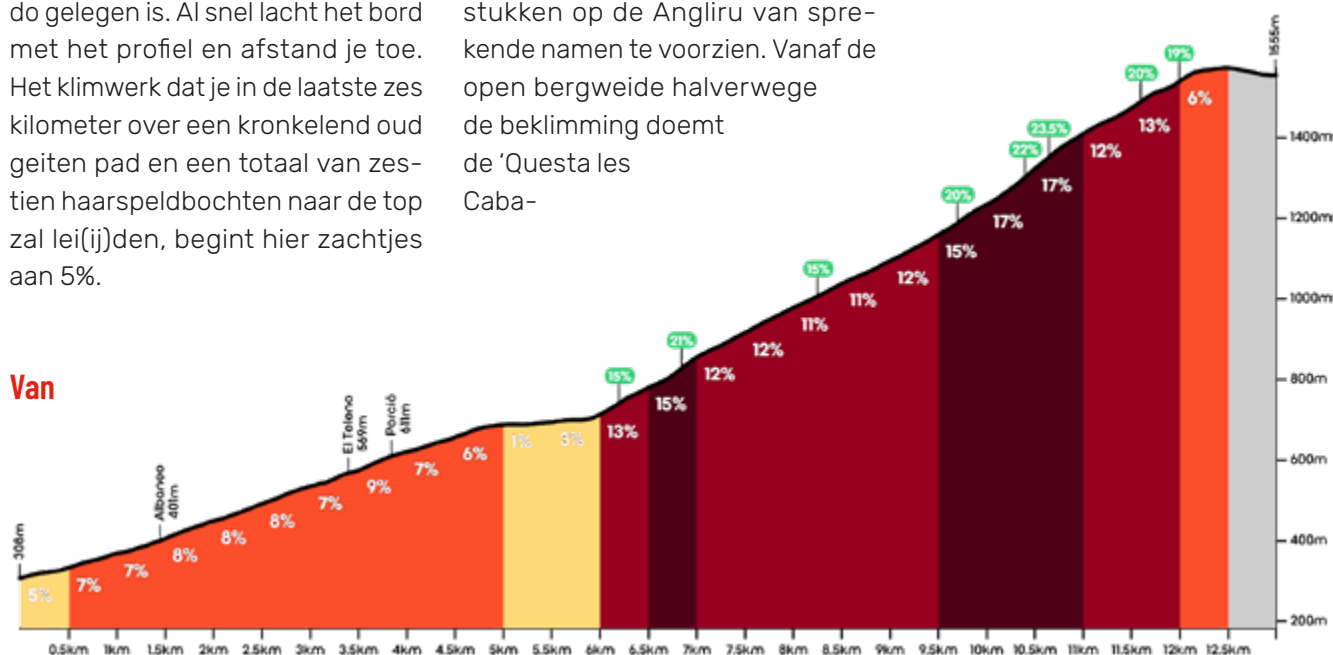
KM 9,4 - Les Picones - 15,7%

Na 9,4 kilometer klimmen sta je oog in oog met Les Picones: twee opeenvolgende haarspeldbochten waar de steiltegraad rond de 15% schommelt met een uitschiet naar 20% en dat is slechts een voorbode voor wat komen gaat...

KM 10 - Cuenca les Cabres - 23.5% Scherprechter

Na Les Picones volgt het moeilijkste gedeelte van de Angliru met een stuk van 400 meter tussen de 20%

Hier is al ontelbare keren over 'madre mia' geroepen



Als je dit stuk hebt doorstaan mag het niet meer mislopen

en 23.5%. Hier is al ontelbare keren over 'madre mia' geroepen. Als je de trappers nog rond kan krijgen en je recht kan blijven tot aan de haarspeldbocht dan heb je het ergste achter de rug. Vanaf de bocht vlakt de weg weer wat af en is het nog slechts twee kilometer naar de top. Als je dit goed hebt doorstaan kan/mag het niet meer mislopen!

KM 11-12 El Aviru & Les Piedrusines

Na de Cuenca les Cabres volgen nog een paar haarspeldbochten waarvan El Aviru nog even heel vervelend en pijn doet met zijn 21,5%. Na exact 12 kilometer mag je de citroen nog een laatste keer samenknijpen en de laatste druppels eruit persen om de 20% van Les Piedrusines te overwinnen.

Cima l'Angliru

In de laatste kilometer vlakt de slingerende weg langzaam af en heb je zelfs een lichte afdaling – wat natuurlijk samen met de eerste zes kilometers het gemiddelde van 'slechts' 10,13% verklaart. De aankomst ligt op een grote kale parkeerplaats waar je het bord van de Angliru ziet staan voor het oververdiend fotomoment.

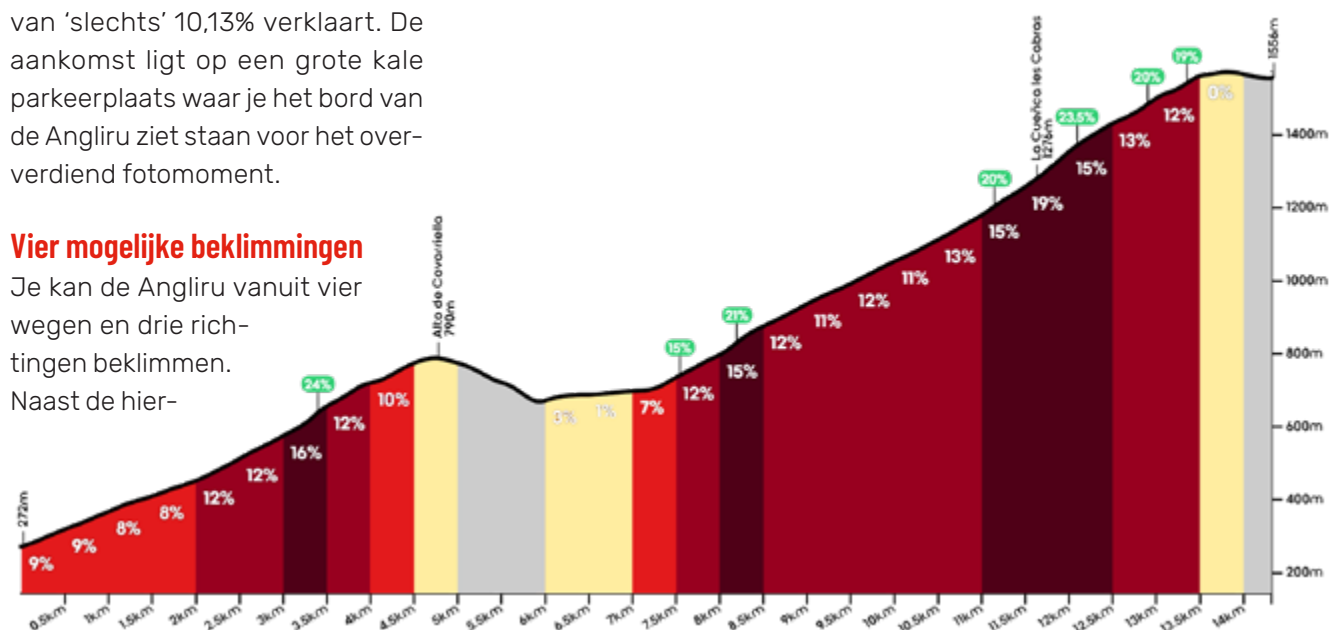
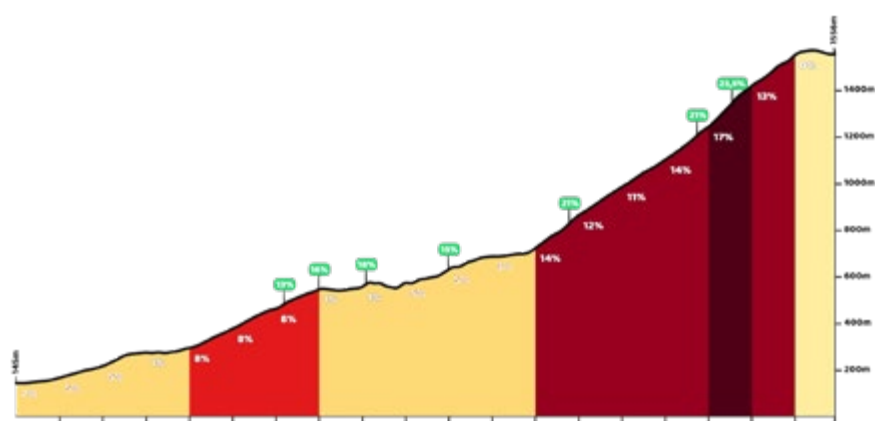
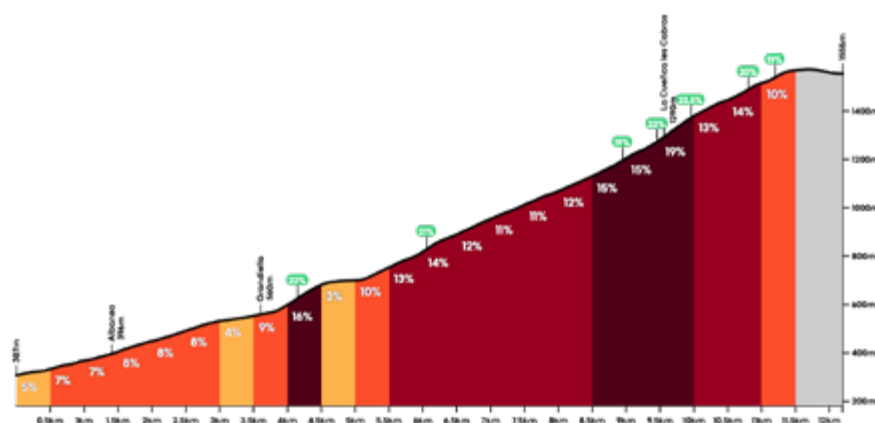
Vier mogelijke beklimmingen

Je kan de Angliru vanuit vier wegen en drie richtingen beklimmen. Naast de hier-

boven beschreven startplaats La Vega (308 m) waar je twee verschillende trajecten kan kiezen kan je ook kiezen om vanuit Santa Eulalia (145 m) en vanuit la Foz de Morcin (272 m) – via de Alto de Covarriella de klim aan te vatten. De laatst vernoemde optie is zon-

der twijfel de zwaarste van de vier mogelijkheden. We wensen iedereen die de uitdaging aangaat, een dag met gouden benen en heel veel karakter toe. Laat de sensatie van het afzien maar op je afkomen!

Tekst: Patrick Van Gansen



DE BOLA DEL MUNDO

een verschrikkelijke killer



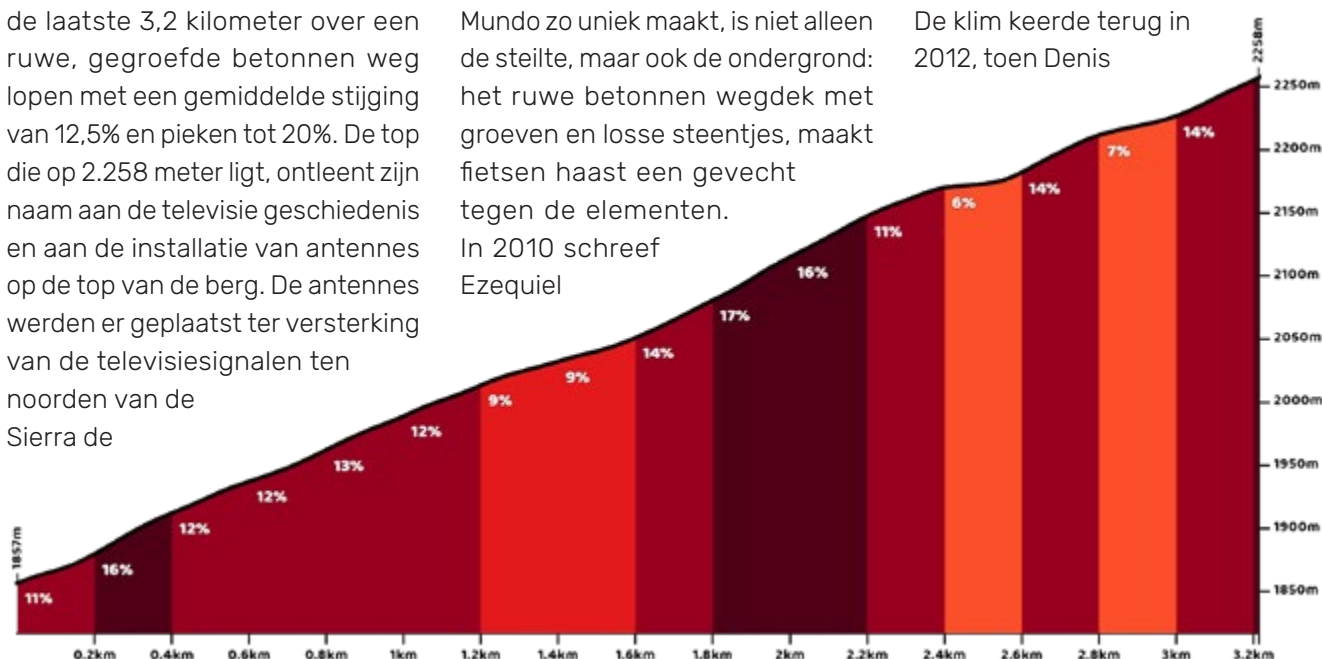
De Bola del Mundo is ook zo een typisch Spaanse killer met hoge stijgingspercentages. Een beklimming die in 2010 voor het eerst werd opgenomen in het parcours van de Vuelta. Gelegen in de Sierra de Guadarrama ten noorden van Madrid, is de klim vanuit Collado Villalba, 21,5 kilometer lang, waarvan de laatste 3,2 kilometer over een ruwe, gegroefde betonnen weg lopen met een gemiddelde stijging van 12,5% en pieken tot 20%. De top die op 2.258 meter ligt, ontleent zijn naam aan de televisie geschiedenis en aan de installatie van antennes op de top van de berg. De antennes werden er geplaatst ter versterking van de televisiesignalen ten noorden van de Sierra de

Guadarrama. In de tijd dat de antennes werden geïnstalleerd was er in Spanje slechts één tv-kanaal en dat was het staatskanaal TVE - nu La 1. Het enige programma dat toen uitgezonden werd was "La Bola del Mundo" (De Wereldbol).

Wat de beklimming van de Bola del Mundo zo uniek maakt, is niet alleen de steilte, maar ook de ondergrond: het ruwe betonnen wegdek met groeven en losse steentjes, maakt fietsen haast een gevecht tegen de elementen. In 2010 schreef Ezequiel

Mosquera er geschiedenis door de rit te winnen, al werd zijn prestatie later overschaduwd door een dopingschorsing. Vincenzo Nibali verdedigde er toen succesvol zijn leiderstrui tegen Mosquera's aanval, won de Vuelta en werd later als ritwinnaar op de tabellen gezet.

De klim keerde terug in 2012, toen Denis





Menchov zegevierde en Alberto Contador zijn eindzege veilig stelde. De sfeer op de top – vaak mistig, ijl en woest – draagt bij aan de bijna mythische reputatie van deze beklimming. De Bola del Mundo staat synoniem voor de climax van de Vuelta: zwaar, brutaal en beslistend. Benieuwd wat dit gaat geven

in 2025 op de Alto de las Guarramillas, zoals de berg ook genoemd wordt.

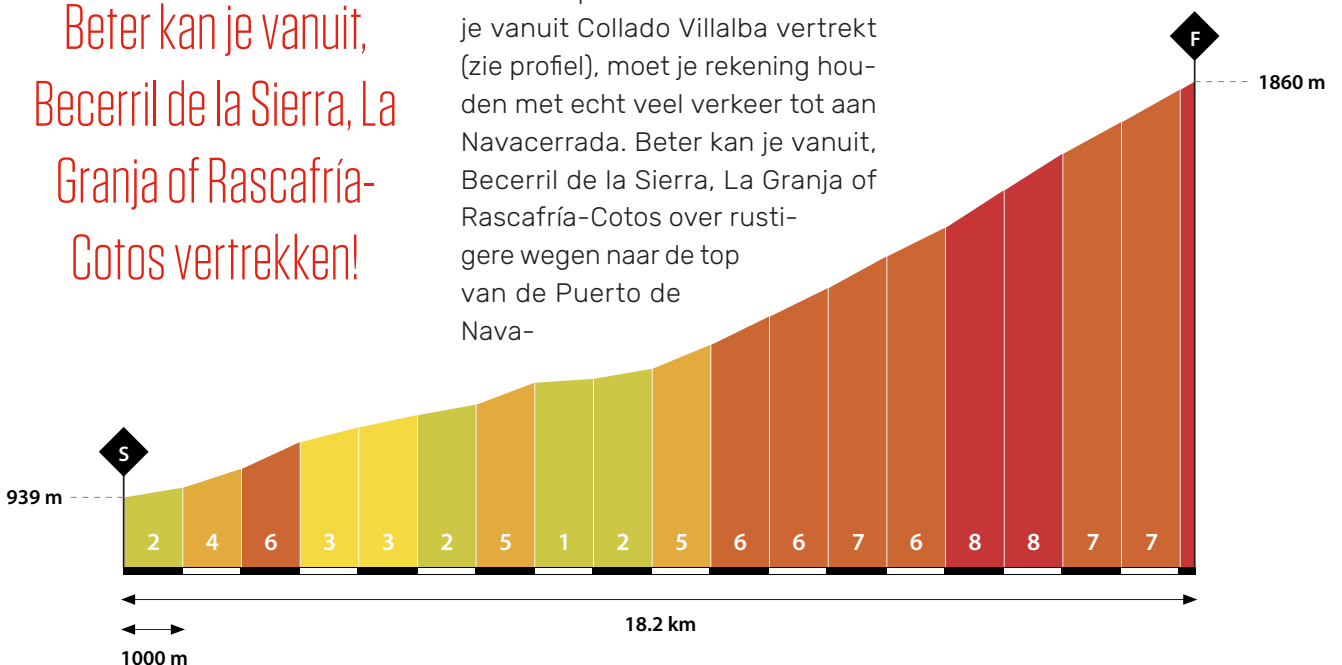
Ga zelf de uitdaging aan!

De superuitdaging naar de Bola del Mundo kan je doen nadat je de beklimming van de Puerto de Navacerrada hebt volbracht. Je kan vanuit vier verschillende wegen naar de top fietsen. Echter wanneer je vanuit Collado Villalba vertrekt (zie profiel), moet je rekening houden met echt veel verkeer tot aan Navacerrada. Beter kan je vanuit, Becerril de la Sierra, La Granja of Rascafría-Cotos over rustigere wegen naar de top van de Puerto de Nava-

cerrada fietsen. Je begint dan in alle drie de opties op een grotere hoogte dan via Collado Villalba en je legt dus minder hoogtemeters en klimkilometers af, maar de verkeersluwere wegen in vergelijking met de drukke hoofdweg maken dit meer dan goed.

 Tekst: Patrick Van Gansen

Beter kan je vanuit,
Becerril de la Sierra, La
Granja of Rascafría-
Cotos vertrekken!





De hoogste geasfalteerde beklimming van Europa

Naast enkele beklimmingen die de renners dit jaar in de Vuelta moeten trotseren, fileren wij in dit nummer ook de hoogste geasfalteerde beklimming van Spanje én zelfs van Europa. De laatste grote ronde van het jaar staat bekend om de vele beklimmingen die gedurende drie weken worden aangedaan. Vooral loeisteile hellingen kleuren jaarlijks het parcours. Erg steil, maar meestal niet zo lang als in Frankrijk of Italië. Maar,... dat verhaal gaat niet op voor de Pico de Veleta want met bijna 43 kilometer klimmen is hij één van de langste beklimmingen van Europa.

Pico de Veleta - 3.396 meter

De Pico de Veleta ligt in de Sierra Nevada. Met zijn 3.300 meter is het niet alleen de hoogste geasfalteer-

de beklimming van Spanje, maar zelfs van geheel Europa. De echte top ligt echter nog een ruime kilometer verder op 3.396 meter, maar dat laatste stuk gaat het dan over een onverharde weg. Met een overbrugging van 2.772 hoogtemeters staat hij zelfs op nummer één in Europa. De beklimming van de Pico de Veleta is één van de allergrootste fietsuitdagingen. De hoogtemeters zijn – om een voorbeeld te geven – zelfs twee keer die van de Tourmalet en veel meer dan het dubbele van Alpe d'Huez. Hij mist misschien de faam van die Col du Tourmalet, de Ventoux of l'Alpe d'Huez, maar de Veleta is veel langer en zwaarder dan die Franse bergen. De Pico de Veleta ligt in de Sierra Nevada, An-

dalusië en de gemakkelijkste versie van de beklimming begint in de stad Granada.

Er zijn vier mogelijkheden om de beklimming aan te vatten. We zetten ze even op een rijtje:

Vanuit Granada - Cenes de la Vega

Lengte: 42,7 km

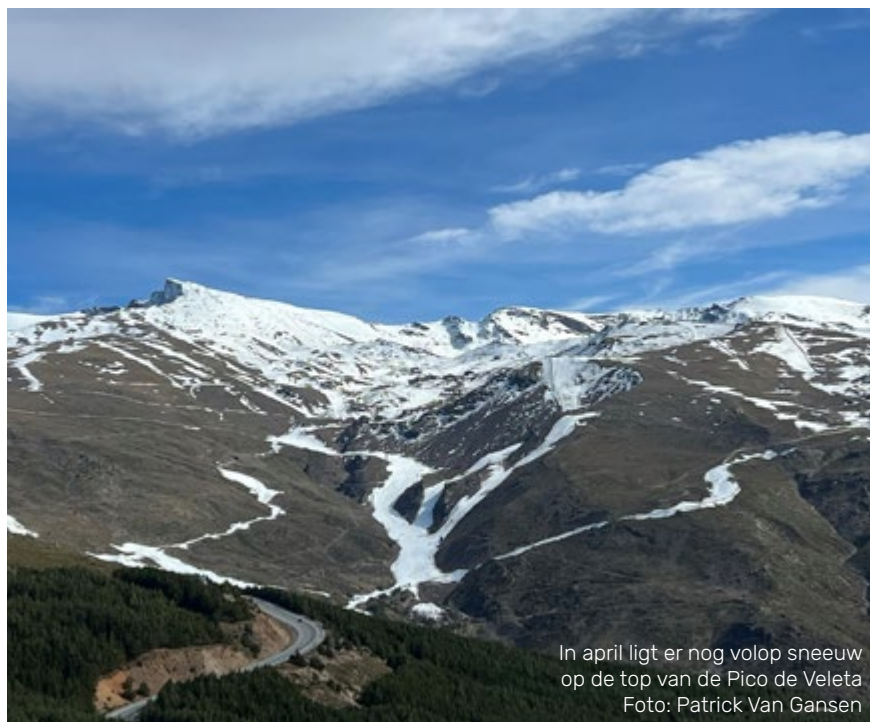
Gemiddeld stijgingspercentage: 6,29%

Steilste 100 meter: 13%

Hoogtemeters: 2687m

De weg voert je vanuit Granada in 42,7 kilometer van een hoogte van 709 meter naar de top op 3.396 meter. Met een gemiddeld stijgingspercentage van 6,3% over-

Prachtig zicht op de Sierra Nevada en de Pico Veleta
Foto: Patrick Van Gansen

A photograph showing a vast, snow-covered mountain range (Sierra Nevada) under a clear, bright blue sky. In the foreground, there are several olive trees with gnarled trunks and green foliage. The snow on the mountains is patchy, revealing some of the darker rock faces. The overall scene is a beautiful landscape view.

Beklimming vanuit Monachil

win je maar liefst 2.687 hoogtemeters. De hoofdweg naar de top van de Veleta loopt via de A395 helemaal tot boven aan het skiresort op 2700 meter, waarna de weg smaller wordt en afgesloten voor verkeer. De ganse beklimming gaat gestaag omhoog, zonder echt moeilijke stukken. Echter de lengte en - wat in veel beschrijvingen van cols vergeten wordt - de hoogte, maken het tot een hele zware onderneming. Aan het begin van de

Vanuit Monachil

Gemiddeld stijgingspercentage: 6.5%
Steilste 100 meter: 13.4%
Hoogtemeters: 2772m

de verschillende stukken ver in de dubbele cijfers gaan. De geweldige uitzichten door een stukje onge-repte natuur zullen het afzien echter meer dan compenseren.

Lengte: 38.7 km

Een andere zeer mooie optie is de beklimming langs de noordkant van de Embalse de Canales vanuit Pinos Genil via Guejar Sierra. Dit is een zeer pittoreske route over verkeersvrije wegen, met overal mooie uitzichten op de bergen van de Sierra Nevada en het Embalse de

Canales. Net als bij de route vanuit Monachil zijn er echter enkele steile stukken in het begin van de klim. Doserer is hier de boodschap, want vergeet niet dat je door de 2.000 en zelfs de 3.000 meter grens moet! De weg sluit ook aan op de grote hoofdweg maar doet dit enkele kilometers dichter bij de top dan de route via Monachil.

Via Haza Llanas

Lengte: 40.4 km

Gemiddeld stijgingspercentage: 6.8%

Steilste 100 meter: 15.1%

Hoogtemeters: 2742m

De derde goede optie is de klim via Haza Llanas. Dit is de favoriete route van de Vuelta a España – die aankomt aan het veel lager gelegen Sierra Nevada Ski Resort – en is ook een zeer aangename route over een heel rustige weg. Dit is volgens ons de zwaarste klim van allemaal, met stijgingspercentages van meer dan 20% in het eerste deel van de beklimming. De beklimming via Monachil plaatsen we als tweede zwaarste.

Vanaf de A395 zie je constant de top van de Veleta liggen
Foto: Patrick Van Gansen



Prachtig zicht op het Embalse de Canales
Foto: Patrick Van Gansen



Timing om de beklimming aan te vatten

De beste periodes om de volledige beklimming naar de top te voltooien is ongeveer van 20 mei tot half juni en van begin september tot 10 oktober. Deze twee periodes is het rustig op de wegen, op de top ligt meestal geen sneeuw en overdag zijn de temperaturen meestal niet verzengend heet. Van oktober tot mei wordt de weg tot 2.700 m hoogte



vrijgemaakt, dus je kunt nog steeds een mooie rit maken, maar niet tot boven op de top. We raden het niet aan om de Pico de Veleta in het hartje van de zomer te beklimmen want dan is het gewoon te heet om zo een beest van een klim te temmen. Zorg er voor dat je een warme vest meeneemt want boven op de top kan het zelfs in de zomer vriezen en bij de afdaling zal je blij zijn iets warm rond het lijf te hebben.

Hoe dan ook, als je in de omgeving van Granada bent, raden we je aan om zeker in het Nationaal Park Sierra Nevada te fietsen en een deel van de Veleta te beklimmen, ongeacht de tijd van het jaar. Het is een prachtig gebied en het is een bijzonder mooi gevoel om de hoogst verharde weg van Europa te beklimmen.

/// Tekst: Patrick Van Ganseem



Je ziet de top steeds korter bijkomen, maar toch is hij nog zo ver weg
Foto: Patrick Van Gansen

FIETSTOERISME OP MALLORCA

Het fietsparadijs bij uitstek

Fietsen op Mallorca is een droom die je meerder keren in je fietsleven zou moeten beleven. Het eiland heeft alles wat je als fietser maar denken kan. In de volgende drie uitgaven van Cyclelive Magazine nemen we jullie telkens mee op één van de vele epische tochten die iedereen ooit moet gereden hebben.

Cap de Formentor

Fietsen naar het uiterste puntje van Mallorca

De rit naar Cap de Formentor is er eentje om voor altijd op je netvlies te printen. De prachtige kronkelende weg eindigt bij de vuurtoren van Formentor. Smaken verschillen natuurlijk, maar dit is volgens ons één van de mooiste, zo niet de mooiste rit op Mallorca en is er gewoonweg eentje om af te vinken van je 'must-ride list'. Vanuit Port de Pollençà is het ruim 18 kilometer lang genieten op een weg die op en neer slingert door een landtong die je van het ene uitzichtpunt naar het ander brengt. Wij reden de tocht bewust tegen de avond aan, omdat het dan veel rustiger is, dan eerder op de dag én omdat we de zonsondergang wilden meemaken.

Vanuit Port de Pollençà rij je eerst over een brede boulevard richting de start van de Col de la Creueta. De eerste kilometers van de Col de la Creueta zijn al om in te kaderen. Je neemt al snel de eerste haarspeldbochten en je hebt meteen een geweldig uitzicht op Pollençà en over de baai tussen Pollençà en Alcudia.

Al surfend naar de vuurtoren

Eenmaal boven is het tijd voor en-





Super mooi op het eind van de landtong

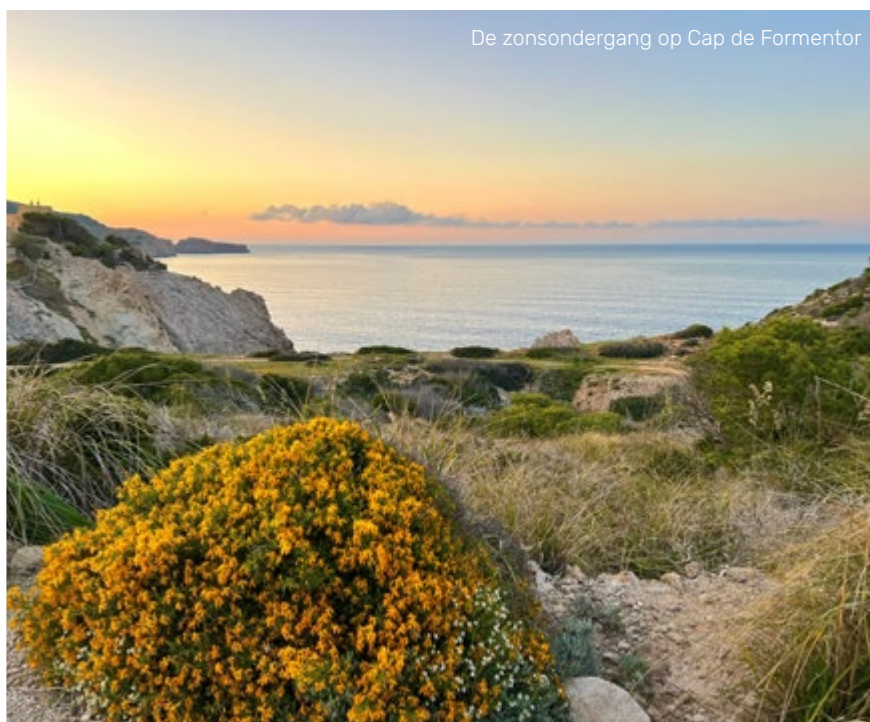
kele mooie foto's. Laat je fiets even staan en loop een eindje verderop naar de twee uitzichtpunten. Hier kan je ook rechtsaf slaan en het laatste stukje van de Sa Creueta doen of je rijdt gewoon rechtdoor naar Cap Formentor. Op de weg verder naar de vuurtoren word je al gelijk verwend met een aantal mooie haarspeldbochten welke een genot zijn om te rijden.

De afdaling is relatief kort en dan volgt er een wat langer tussenstuk dat meestal vals plat omhoog of vals omlaag loopt. In dit stuk kom je altijd loslopende geiten tegen, die de fietsers gewend zijn en dus geen gevaar vormen. Toch maar geconcentreerd blijven, want je weet maar nooit dat ze plots oversteken. Na dit stuk dat door het woud gaat beginnen de uitzichten in steeds sneller tempo op je af te komen. De weg kronkelt op en neer over het schiereiland en de ene keer heb je links en de andere keer rechts uitzicht op de zee. Maak niet de fout om hier zomaar door te vlammen. Neem de tijd om af en toe te stoppen om van de uitzichten te genieten.

Op de terugweg met zicht op de vuurtoren



De zonsondergang op Cap de Formentor



De vuurtoren

Ongeveer zeven kilometer voor het eindpunt – de vuurtoren van Cap Formentor – krijg je het stukje met het maximale stijgingspercentage van 9% voorgeschoteld. De weg blijft op en neer en van links naar rechts golven. De stukken bergop zijn gevoelig langer dan de stukken bergaf. Het laatste stuk is het dan even steil naar beneden met als laatste 450 meter nog een venijnig klimmetje naar de vuurtoren. Bij de Cap de Formentor is de weg ten einde want hier is er enkel nog de Middellandse Zee en de vuurtoren.

Neem zeker de tijd voor een fotoshoot en een stukje taart met een koffietje. Het is een plaats om gewoon zalig te genieten alvorens de terugtocht aan te vatten. Het voordeel van zo'n dead-end-road is dat je al gezien hebt waar je nog moet stoppen om foto's te nemen op de terugweg.

Wij stoppen net voor de klim van de Col de la Creueta – nu dus van de andere kant – om even het prachtige Playa Cala Formentor en de mooie kleine baai met het eilandje te bewonderen.

Het laatste stuk terug

Vanaf het strand loopt de weg terug omhoog en doe je de Col de la Creueta van de andere kant. Een mooie gestaag oplopende klim waar je een goed tempo op kan aanhouden. De afdaling is heel overzichtelijk en je ziet bijna alle bochten heel goed liggen zelfs wanneer de duisternis begint te vallen na zonsondergang. Het gaat dus in een mooie vaart – met opnieuw een prachtig zicht op Pollença – naar beneden.

Als je deze tocht bij zonsopgang of zonsondergang fietst, heb je nog een geweldige surplus want het lijkt dan wel alsof de gloed van het zonlicht de bergtoppen omarmt in een warme knuffel.

 Tekst en beeld: Patrick Van Gansen



ABUS

Security Tech Germany



WCH90 WALL ANCHOR

**SAFE ON THE
GO AND IN
YOUR GARAGE**

Elke dag worden honderden fietsen gestolen – niet alleen op de weg, maar ook uit garages, kelders, gangen of tuinhuisjes. Zet je fiets vast in je garage met ons nieuwe WCH90 muuranker.

abus.com

MALLORCA EN COMPETITIEF WIELRENNEN

Is er wielertalent op Mallorca?



Mallorca, het grootste eiland van de Balearen, staat al jarenlang bekend als dé hotspot voor wielrenners en wielertoeristen uit heel Europa. Dankzij het milde klimaat, het gevarieerde landschap en de uitstekende infrastructuur is het eiland uitgegroeid tot een waar fietsparadijs. Zelfs het baanwielrennen is qua infra-

structuur en mogelijkheden helemaal mee. De nieuwe Velòdrom Illes Balears die werd opgericht om de wereldkampioenschappen baanwielrennen van 2007 te organiseren, werd meteen een spil in de ontwikkeling van het baanwielrennen op het eiland. Niet alleen huisvestte de baan in 2007 het wereldkampioenschap

baanwielrennen, maar het werd ook een vaste plek voor trainingskampen van nationale ploegen uit heel Europa. Dankzij het milde klimaat konden renners hun trainingsprogramma's ook in de winter combineren met sessies op de weg en op de piste – iets wat maar op weinig plekken in de wereld mogelijk is.

Klimmen, dalen en genieten

Voor ieder liefhebber van de fiets is Mallorca een speeltuin. Het eiland biedt een verrassend afwisselend landschap: van glooiende heuvels en steile bergpassen in het Tramuntana-gebergte tot rustige, vlakke wegen langs de kust. Routes zoals de klim naar Sa Calobra of de Puig Major zijn legendarisch onder fietsers. Ook de Cap de Formentor, met haar adembenemende uitzichten, is een must voor wie het eiland op twee wielen wil verken-

nen. Dankzij het goed onderhouden wegennet, het klimaat en de diverse fietsmogelijkheden is het eiland ideaal voor zowel amateurs als professionele ploegen. Grote teams zoals INEOS Grenadiers en Bora-Hansgrohe gebruiken Mallorca regelmatig als trainingsbasis in de wintermaanden.

Ware contradictie – weinig eigen wielervedetten in Mallorca

Maar daar waar dit prachtige eiland zoveel mogelijkheden biedt

voor fietsers komt er nauwelijks eigen wielertalent aan de oppervlakte. Een contradictie, waar Cyclelive dieper in ging graven om de zwakke plekken van het wielrennen in Mallorca aan de oppervlakte te brengen. Wij gingen samen met Marga Lopez – wielrenster geboren in Campos, Mallorca en al sinds 2019 rijdend voor Belgische wielerteams – op zoek naar oorzaken en remedies voor de toekomst van het wielrennen in Mallorca. Begin mei waren we op bezoek bij haar thuis en we hadden een mooie avond samen met haar ouders, waar alle thema's over wielrennen in Mallorca aan bod kwamen.

Dag Marga, met al het moois dat Mallorca te bieden heeft voor fietsers zou je toch aan nemen dat er veel meer talent uit Mallorca in het profpeloton zou opduiken?

“Ja, dat zou je kunnen denken, maar daar steekt de mentaliteit van de eilandbewoners t.o.v. het wielrennen een stokje voor. In België zijn er elke week verschillende koersen in verschillende categorieën maar hier in Mallorca is het bijna onmogelijk om een koers veilig te organiseren. Als er al iets wordt georganiseerd dan rijden jeugd, vrouwen en mannen samen in dezelfde koers. Seingevers zijn er (bijna) niet omdat er geen ‘wielervedstrijdcul tuur’ is. De mensen zijn geïrriteerd als ze moeten wachten omdat er wat wielrenners voorbij komen en als het verkeer wordt tegen gehouden. Het is heel anders dan in België.”

Is dat de reden dat er geen wielsterren uit Mallorca zijn? Julie hebben in het tennis Nadal, die top drie beste aller tijden is – dus waarom niet in het wielrennen?

“We hebben toch wel degelijk wielsterren, Enric Mas en Mavi Gar-

Marga Lopez Llull aan de start van de 1.2 UCI wedstrijd GP Beveren
Foto: Patrick Van Gansen





cía zijn beide echte klimmers. We hebben ook een aantal belangrijke baanrenners zoals Joan Llaneras (2x Olympisch kampioen, 2x zilveren medaillewinnaar Olympische Spelen, 7x wereldkampioen). Oké, ze zijn misschien niet de besten aller tijden, maar ze hebben een aantal uitzonderlijke resultaten behaald en hun namen zijn bekend

over de hele wereld. Maar akkoord het is beperkt. Ik denk dat de belangrijkste reden waarom we niet meer en grotere namen hebben is dat de wedstrijden die we hier hebben niet geschikt zijn om als wielrenner te ontwikkelen doordat je meestal steeds tegen dezelfde renners koerst. Aan het begin van het seizoen (van februari tot mei)

zijn er de wedstrijden Invierno en Mallorca, Challenge de Primavera, 3 Días de Mallorca, Pla de Mallorca. Dit zijn langere races verdeeld over weekenden (je kunt op aparte dagen racen, maar er is ook een GC). In deze races moeten vrouwen samen met mannen racen omdat er geen aparte categorie is. Dat is alvast één van de redenen waarom

er hier niet zoveel vrouwen racen. Daarna zijn er nog criteriums (ongeveer 40 km voor junioren en elite, ongeveer 20 km voor masters en U16), waar vrouwen moeten racen met masters (vanaf 40 jaar). Maar de afgelopen jaren hebben ze toch een extra categorie alleen voor vrouwen (vanaf U16) toegevoegd aan sommige van deze lokale criteriums. Bovendien leef je hier op een eiland en is het niet altijd makkelijk om elders te gaan koersen."

De koersen zijn dan bij de dames telkens ook met zeer beperkte startersaantallen?

"Er zijn meestal tussen de 15 – 20 dames aan de start. Het niveau is dan ook niet al te hoog. Het is waar dat er op Mallorca niet zoveel vrouwelijke wielrenners zijn die op hoog niveau willen wielrennen, de meesten doen het voor hun plezier. Maar ik denk dat als ze zien dat het wielrennen groeit, er een mentaliteitsverandering zal plaatsvinden."

Dus jullie moeten de mosterd wel op het vasteland gaan halen?

"Ja, als we willen groeien in de sport moeten we buiten Mallorca gaan wielrennen en dat maakt het voor ons echt niet gemakkelijk. Je moet veel materiaal en fietsen buiten het eiland brengen. Bij jonge renners moeten onze ouders ons brengen, dus die moeten ook vakantie hebben anders is het bijna niet mogelijk. Er is veel organisatie en geld voor nodig."

Is het ook geen kwestie van gebrek aan echte wielercultuur?

"Absoluut mee eens! De mensen hier zijn niet geïnteresseerd in de wielersport en velen zijn geïrriteerd door de vele wielertoeristen op het eiland. De wielercultuur die in België heerst is hier ver te zoeken."

Wat is het grootste verschil tussen de mentaliteit in België en Mallorca/Spanje van het grote publiek?

"In België worden de meeste mensen geboren met een fiets, ze gebruiken de fiets om overal naartoe te gaan (werk, school, winkels, enz.). Ze worden geboren met een wielercultuur en hebben respect en waardering voor elke renner. Het respect voor fietsers zie je ook in het verkeer. In Mallorca krijg ik bijna wekelijks te maken met agressiviteit van autobestuurders. Dat is ook één van de nadelen van de vele fietstoeristen op Mallorca. De eilandbewoners zien het als een belemmering van hun eigen vrijheden. Ze moeten de weg delen met teveel fietstoeristen op sommige plaatsen en die fietsers nemen het soms niet zo nauw met de gedrags- en wegcodes. In België heb ik nog geen enkele agressiviteit meegeemaakt op al die jaren dat ik hier train en koers. Hier is er langs beide kanten meer respect naar mekaar toe op de weg."

Heb je enig idee hoe je de mentaliteit van mensen ten opzichte van de wedstrijden op Mallorca kunt veranderen?

"Moedig mensen aan om deel te nemen aan/te kijken naar de wedstrijden, zodat ze het ook zien als een sociaal evenement, niet alleen sportief. Maak de wedstrijden bijvoorbeeld op de kermis zelf, zoals in België meestal het geval is, zodat het een gezellig iets wordt voor de gemeenschap i.p.v. een hinderlijk evenement. En werk samen met lokale media om meer bekendheid te geven dan alleen aan overwinningen. Ik bedoel hiermee, om meer bekendheid te geven aan hoe fietsen werkt, trucjes, hoe goed het is voor de gezondheid, hoe je het milieu helpt door te fietsen i.p.v. de auto te nemen, enz."

Het lijkt wel een vicieuze cirkel te zijn. Het is dus ook moeilijk om aan sponsors te geraken om een koers te organiseren?

"Zeer moeilijk! Het is een cirkel die bijna niet te doorbreken valt. Het grootste deel van de pers in Mallorca heeft weinig aandacht voor het wielrennen, de bedrijven vinden het niet interessant en de plaatselijke handelaren vinden het irritant dat de weg wordt afgesloten naar hun winkels."

Je zou denken dat er dan heel wat werk op de plank ligt voor de wielersfederatie?

"Ja, maar die geven niet echt thuis hoor! Mallorca lijkt wel de 'ver van hun bed show', terwijl er volgens mij toch zeker een pak mogelijkheden zijn als ze dit goed zouden aanpakken."

Met al je ervaring die je opdeed in België ben jij misschien wel de aangewezen persoon om na je carrière iets te doen aan dit probleem? Misschien een postje claimen bij de federatie na je carrière?

"Daar heb ik zeker al aan gedacht en ik heb ook heel wat ideeën om er iets van te maken. Wie weet wat de toekomst brengt? Maar eerst wil ik me nog verder concentreren op mijn eigen wielercarrière."

Je hebt ons in elk geval een mooi inzicht gegeven van het echte wielrennen op Mallorca. Een paradijs om te fietsen, waar alle ingrediënten aanwezig zijn om fantastische renners voort te brengen, maar waar met al die ingrediënten dus niet de juiste soep wordt gekookt om ook de topsport te promoten. Bedankt voor je bijdrage Marga.

 Tekst en beeld: Patrick Van Gansen

MARGA LOPEZ LLULL

LEEFT IN EEN ROLLERCOASTER

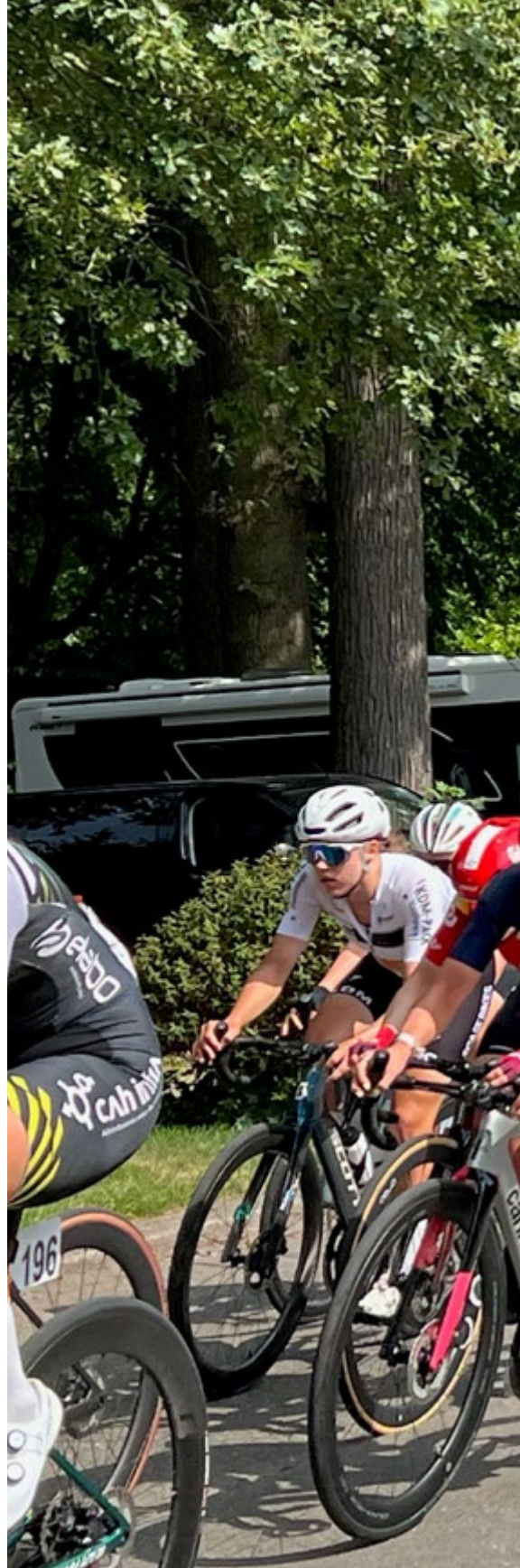
Een droom geef je niet zomaar op!

Marga Lopez Llull is een in Mallorca geboren wielrenster die al sinds 2019 in België aan haar carrière timmert. Als groot talent op de piste droomde ze van een carrière als profwielrenster. Een droom die eventjes werkelijkheid werd en die ze door allerlei omstandigheden in en buiten het wielrennen om nog steeds najaagt. Een renster waar wij bij Cyclelive Magazine in geloven dat ze die droom alsnog gaat waarmaken. Laten we even kennis maken.

In het voorgaande artikel over Mallorca hebben we geschreven dat er geen echte wielercultuur op Mallorca heerst, hoe ben jij dan in het wielrennen gerold?

“Dat is een echte familiemicrobe die ik heb opgedaan. Mijn vader, nonkel, broer en neven startten bijna allemaal tegelijk met fietsen voor het plezier. Een beetje later begonnen mijn neven te koersen en ook mijn broer kon niet weerstaan aan

Marga in actie tijdens de Grote Prijs CHW Beveren.
Foto: Patrick Van Gansen



die lokroep. Dat werkte heel aantekkelijk op mij als jong meisje en zo begon ik er ook mee. Mijn vader opende nadien een fietswinkel/Bike Rental – Curro Bikes in Campos. De wielermicrobe ging dus echt rond in de familie. Een microbe die ik niet kon vermijden en die nooit meer uit mijn lichaam zal verdwijnen.”



Foto: Patrick Van Gansen

Dus je kreeg je eerste koersfietske al op zeer jonge leeftijd?

"Ja in 2005 op mijn zeven jaar reed ik al rond op mijn eerste koersfietsje een BH met het schakelen nog op het frame. Een jaar later in 2006 kreeg ik voor mijn eerste communie een Specialized Allez, dat was een aluminium frame en was eigenlijk

mijn eerste volwaardige koersfiets. De fiets was dan al mijn beste vriend en wielrenner worden was mijn droom."

En wanneer begon je met echt te trainen?

"Toen ik acht jaar was gingen we naar de wielerschool die onder leiding

stond van Toni Abraham. Renners van alle wielclubs konden komen trainen bij hem op de piste in Sineu. Daar leerde ik de basis van het wielrennen en de vaardigheden om op de piste te koersen. Vanaf dan ging ik elke week trainen met de koersfiets op de piste en soms konden we daar ook al op een pistefiets rijden."



Marga in de kop van het peloton
Foto: Patrick Van Gansen

En dan beginnen koersen?

"Ik reed al koersen op de weg voor ik begon te trainen op de piste bij Toni. Maar al snel nadat ik mijn eerste trainingen op de piste achter de rug had, reed ik mijn eerste wedstrijd op de piste in Palma. Dat ging goed en smaakte naar meer."

Dan kreeg de piste al snel jouw focus?

"Neen, niet helemaal. Tussen mijn acht en vijftiende levensjaar combineerde ik de wegwedstrijden met de piste en de mountainbikeraces. Maar dat was een beetje teveel van het goede qua materiaal en dus moest ik kiezen. De mountainbike viel er dan af en ik concentreerde me vanaf dan op de weg- en pistewedstrijden."

En met resultaat?

"Ik werd drie maal nationaal kampioen op de piste (puntenkoers, scratch en keirin) bij de U16 en behaalde in latere categorieën nog verschillende titels. Ik werd gebeld door het nationaal team en was dolblij. Echter werd al snel duidelijk dat er totaal geen begeleiding was en dat ze enkel interesse hadden in de ploegenachtervolging waarvoor ze me selecteerden. Dat was echter helemaal niet mijn ding op dat moment. Ik had het gevoel dat ze daar de atleten compleet niet ondersteunden bij de ontwikkeling van hun talenten en de renners enkel gebruikten voor hun eigen doelen."

En hoe ben je dan aan je wegcarrière begonnen?

"In Mallorca hadden/hebben we niet veel wedstrijden en al helemaal geen races waar dames op hoog niveau tegen mekaar konden/kunnen koersen. In 2016 tekende ik een contract bij het

Spaanse UCI team Bizkaia – Durango en werd ik winnaar van de eerste race voor de Spaanse Cup. In 2017, toen ik 19 was, werd ik door het Italiaanse C-Max team gecontacteerd met veel beloftes en mooie voorwaarden. Ik tekende daar een contract maar dat bleek een compleet ghost-team te zijn. Er was werkelijk niets wanneer het seizoen van start ging. Niemand reageerde op mails of telefoons er kwam geen uitleg, er was gewoon geen ploeg. Daar stond ik dan zonder ploeg. Ik bleef dan vooral op de piste koersen met het nationale team en begon mijn CV rond te sturen naar al de UCI ploegen.”

Maar dan kwam je in België terecht?

“Ja en daar ging de hemel even voor me open! In 2019 had ik enkele opties en koos toen voor het Belgische Health Mate – Cyclolive Team. Daar leerde ik wat het echte wielrennen was. Ik kwam in een geweldig team terecht, met een mooi programma en een goede begeleiding. Er werd me verteld dat het tijd zou vergen om de basis te leggen om me van een piste renster naar een goede wegrenner om te vormen. Geduld, veel duurtraining en volharding is wat er gepredikt werd en wat ik sindsdien ook ben beginnen doen.”

En dan kwam je in een rollercoaster van teams terecht?

“Het team stopte wegens problemen op het eind van het jaar en ik moest op zoek naar een ander

“Van het van het ene
naar het andere team
zonder echt thuis te zijn
gekomen”

“De atleten werden niet echt ondersteund en
werden gebruikt voor hun eigen doelen”

team. Ik vond echter geen onderdak meer bij een UCI team en sloot me het seizoen nadien dan aan bij het Equano Cycling Team (club team). Maar dat team stopte ook op het einde van het seizoen 2020.”

Je bleef dus in België want ook het Equano team was een Belgische ploeg...

“Ja, want het was duidelijk dat het hier in België te doen is als je het als wielrenster wil maken. Hier zijn er bijna wekelijks koersen op hoog niveau. Er zijn ook vele koersen die vlak of licht heuvelend zijn en waar ik als sprinter resultaat kan halen. Bovendien zijn er ook veel Belgische teams waar je een mooi programma kan rijden. Zo vond ik in 2021 onderdak bij het Lviv Team (Continental Team) dat geleid werd vanuit België. Ook dat team werd echter op het eind van het jaar opgedoekt. De sfeer en organisatie in dat team was niet altijd optimaal, maar het was zwaar om opnieuw zonder ploeg te staan. In 2022 reed ik dan vooral nationale wedstrijden in België voor het S-Bikes Dolcini Team (een Belgisch club team)”

En dan kwam je bij het Proximus team terecht...

“Ja, ik kon dan in 2023 en 2024 bij het continentale Proximus Team aan de slag waar zich ook weer problemen voordeden. Dus, nu in 2025 rijden we voor het VELOPRO – Alpha Motorhomes Team wat opnieuw een Continental Team is. We rijden een mooi programma en ik voel me hier goed. Laat ons hopen dat we nu wat continuïteit kunnen inbouwen, om zo de volgende stap in mijn carrière te zetten.”

Ook jouw resultaten zijn dit jaar in opgaande lijn?

“Ja, recent won ik twee nationale wedstrijden op rij en behaalde ik enkele mooie plaatsen in UCI wedstrijden. Het brengt me momenteel op plaats 809 van de UCI ranking, wat mijn hoogste notering ooit is. Op het eind van het seizoen wil ik in de top 500 staan.”

Wat zijn de belangrijkste dingen die je in België geleerd hebt op fysiek vlak?

“Als je wilt groeien als wielrenner is België de plek waar je moet zijn. Hier zijn er veel nationale wedstrijden waar iedereen met de juiste licentie kan meedoen. Het zijn zogenaamde nationale wedstrijden, maar er staan renners uit de hele wereld aan de start. Er zijn ook altijd veel deelnemers en het internationale deelnemersveld krijkt je niveau automatisch al op. Ook heb ik echt leren afzien! Het is makkelijker om je te laten gaan op een lange heuvel omdat je als niet-klimmer weet dat de wedstrijd niet voor jou is. In België is er geen kans dat je je kunt laten gaan op een heuvel, omdat er nauwelijks wedstrijden zijn met lange heuvels. Je moet dus aan klampen als het moeilijk is en zo word je ook beter, zowel fysiek als mentaal.”

En op tactisch vlak?

“Zowat alle tactische en technische vaardigheden die je vooral in vlakke of licht heuvelende koersen moet hebben: positionering, zijwind, bochtenwerk, aanvallen, leren hoe je een sprinttrein maakt. Het is hier heel anders koersen dan in Spanje. Een vlakke race betekent niet dat het een gemakkelijke race is. Men-



sen hebben de neiging om te denken dat het zo is, maar ze hebben het mis. Elke soort wedstrijd heeft zijn moeilijkheden. Ik weet zeker dat we in Spanje veel goede renners zijn kwijtgeraakt door onze focus op het klimmen. In Spanje heb je als niet-klimmer bijna geen kans om het te maken. Of je moet het land verlaten en hard zijn voor jezelf.”

Van volharding gesproken! Waar haal je dat vandaan na al die tegenslagen met zoveel ploegen?

“Het is een droom die me niet loslaat en waar ik alles voor wil doen. Ik heb geproefd van het profwiel-

rennen bij Health Mate – Cyclelive Team en het is een droom, drang en drive die me niet loslaat om opnieuw in een UCI team te rijden. Kinderen dromen, maar ook volwassenen doen dit en zonder dromen kom je niet aan de top. Eens alle puzzelstukjes juist vallen zal ik die droom dan ook waarmaken!

We wensen het je van harte toe Marga! Talent, karakter en volharding heb je genoeg. Nu nog het geluk aan je zijde en een team dat werkelijk in je gelooft en je alle kansen geeft, dan komt het helemaal goed!

Tekst: Patrick Van Gansen

Dit interview vond plaats op 10 april in Mallorca. Ondertussen won Marga 2 koersen in België (NAT) en werd 6de in de GP Beveren 1.2. Haar opmars op de UCI lijst is goed en wel ingezet, want ondertussen (25-07-2025) staat ze op plaats 700 op de UCI lijst.

Fietsen vanuit mijn droomstad Málaga

Super gezellige restaurants, tapasbars, prachtige pleinen, een vat vol historische bezienswaardigheden, de prachtige haven, de zee die lonkt met meer dan 14 kilometer aan strand, het heerlijke klimaat, een leven vol met muziek, dans en festiviteiten én een in de wereld unieke stad/vakantiesfeer, dat is in het kort de beschrijving van dé droomstad nummer één van ondergetekende. Laat me je Málaga en zijn omgeving even voorstellen – Déjame presentarte Málaga y sus alrededores...



La Manquita, de kathedraal van Málaga
Foto: Patrick Van Gansen



Foto: Patrick Van Gansen

Déjame presentarte Málaga y sus alrededores

derne attracties zoals het Picasso Museum en de levendige Soho wijk. Voor fietsers is Málaga echter ook een geweldige uitvalsbasis voor het verkennen van het prachtige Andalusië. We nemen je hier even mee in enkele mooie fietstochten die je voor altijd zullen bijblijven als je ze ooit gereden zal hebben.

Rit 1 - Rondje Puerto del León / Fuente de la Reina

We gaan op pad voor een kort ritje maar met een adembenemend zicht op Málaga. Vanuit het centrum van Málaga beginnen we de route bij de straat Calle Victoria en Cristo de la Epidemia en vervolgens volgen we de borden Camino Colmenar. We fietsen op de A-7000 die ons vanaf iets boven zeeniveau naar een hoogte van 930 meter zal brengen. Deze rit en de klim van de Puerto del León kan van twee kanten worden gedaan:

gewoonweg allemaal! Niet zo gek dus, dat ik tot over mijn oren verliefd werd op deze stad in Andalucia. Maar wist je dat ook de omgeving barst van de verborgen schatten en natuurfenomenen? Van pittoreske witte dorpjes tot adembenemende natuurwonderen waar je vanuit Málaga zomaar door kan fietsen. Met – na de fietstocht – de bruisende en swingende stad die roept om buiten te blijven en te socializen. De

De integratie van de haven, met de oude stad en het strandleven is nergens anders ter wereld zo mooi uitgevoerd. Málaga heeft het

stad biedt een mix van historische bezienswaardigheden, zoals het Alcazaba, het Romeinse theater en de immense kathedraal, met mo-

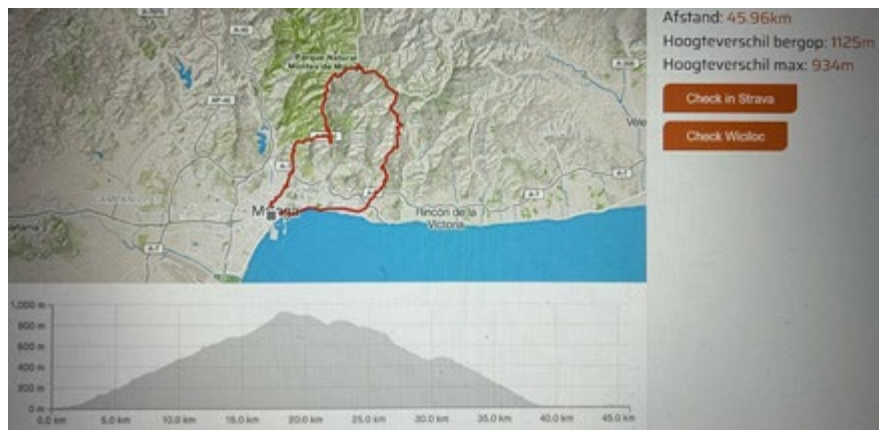
beginnend in het centrum meteen steil omhoog met een totaal van 16 kilometer klimmen of een volledig andere versie vanuit het oosten door de wijk El Palo en dan omhoog door het dorp Olias. In beide versies krijg je een ander perspectief van de skyline en van de prachtige uitzichten over Málaga, de kustlijn en de Axarquía regio.

Als je dus vanuit het centrum in Málaga begint, gaat het in verschillende stapjes naar de top van de Puerto del León. Steile stukken van meer dan 10% worden afgewisseld met het Spaanse vals plat 2-4%. Op de top heb je een geweldig uitzicht op Málaga en de kustlijn. We fietsen nog enkele kilometers verder om dan rechtsaf te slaan en over een prachtige asfaltweg - die gedurende kilometers op en neer gaat - te genieten van het onwaarschijnlijke uitzicht op de kustlijn die 800-900 meter lager ligt. Ook de afdaling is mooi en op sommige plaatsen ook technisch. Snel zijn we weer op zeeniveau en gaat het via de boulevard weer naar het centrum van Málaga.

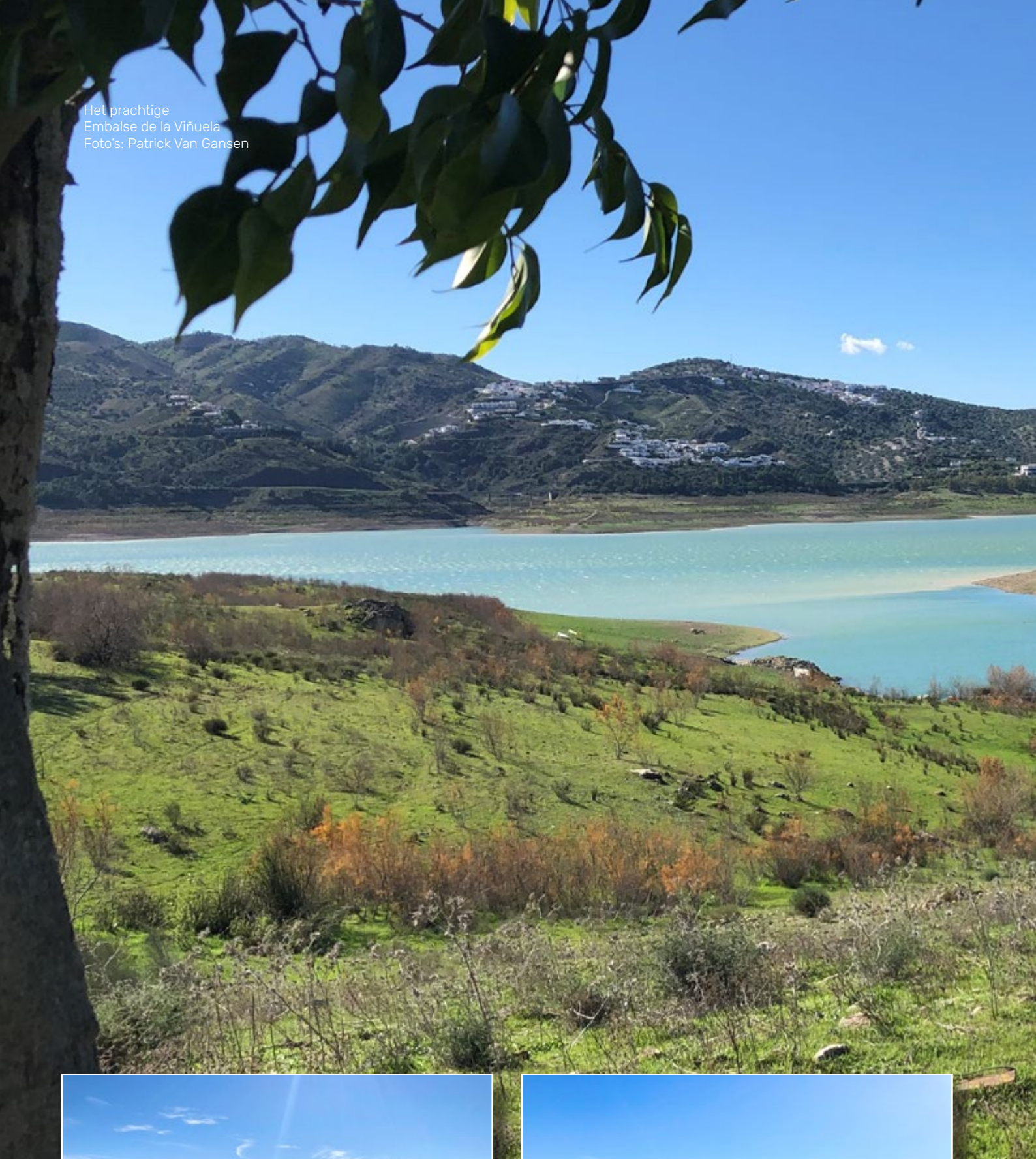
Vanuit het oosten naar Puerto del León is de klim iets langer, ongeveer 20km. Na tien kilometer licht klimmen zal een kronkelige weg aan 10% naar Olias je al voorbereiden op de Muur van Olias. Dit steile stuk van gemiddeld 13,8% is bijna een kilometer lang, maar het prachtige uitzicht op de piek van Santopitar zal je snel alles doen vergeten. Nadat je de Muur van Olias overwonnen hebt, loopt de beklimming nog acht kilometer door met percentages tussen -2 en 7%.

Rit 2 - Langs het Embalse de la Viñuela

Een andere mooie rit die begint in Málaga leidt je naar de Axarquía, een kleine regio in het oos-



Het prachtige
Embalse de la Viñuela
Foto's: Patrick Van Gansen



Een prachtig plaatje met het smaragdgroene Embalse de la Viñuela



ten van de provincie Málaga. Deze rit is 118 km en overbruggt 1844 hoogtemeters.

We beginnen opnieuw vanuit Málaga en doen de klim naar de top van de Puerto del León maar i.p.v. voorbij de top rechts af te slaan vol-

gen we de weg door het natuurpark Montes de Málaga, naar beneden tot het dorp Colmenar. Daar heb je aan de rechterkant een prachtig uitzicht over Axarquía, met de brede rug van de bergtop Santopitar de Comares of een stukje verderop de Maroma. We rijden door

Colmenar en slaan dan rechtsaf naar Riogordo via de A-7204. Het is een mooie en zeer snelle 7 km lange afdaling op nieuw asfalt, maar met enkele verraderlijke bochten. Je komt hier maar zelden een auto tegen en je ziet bijna de ganse afdaling in open veld liggen, dus is er



De mooie afdaling
naar Riogordo toe
Foto: Patrick Van
Gansen

Niet zo gek dus, dat ik tot over mijn oren verliefd werd op deze stad

bij een foute inschatting nog altijd genoeg ruimte om over de tegenliggende weghelft te corrigeren.

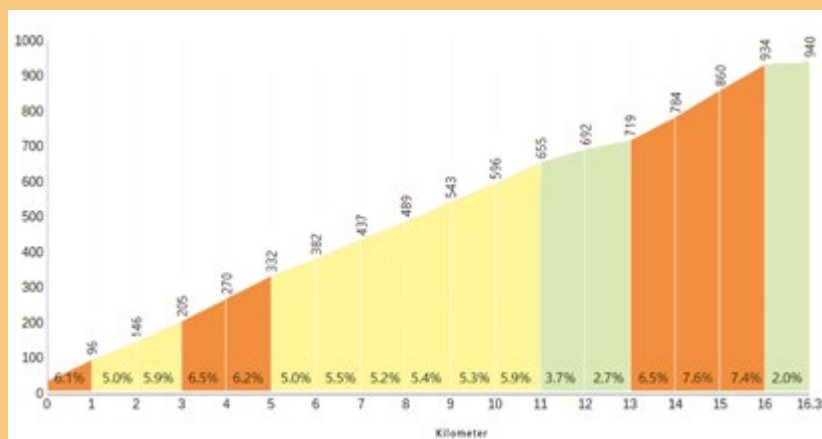
Riogordo is een van de witte dorpen van Axarquia, waar we even pauzeren en onze drinkbussen aanvullen. Daarna fietsen we verder op de A-7204 in de richting Mondron / Periana / Viñuela en het gaat meteen flink omhoog. Vijf kilometer verder sta je op de top van de Puerto Sabar (590m). Dan is het in een rotvaart naar beneden richting Mondron en via Periana naar Viñuela, met het zicht op de mooie Maroma bergtop. Aan de rechterzijde is het nog een mooier plaatje want daar ligt het prachtige smaragd-groene Embalse de la Viñuela. Via dezelfde A-7204 dalen we verder af naar Vélez-Málaga en Torre del Mar aan zee. In Torre del Mar nemen we de N-340, die ons via een volledig vlakke weg, 30 km verder weer in Málaga brengt.

Tekst: Patrick Van Gansen

Puerto del León vanuit Málaga

Puerto del León vanuit Málaga is een beklimming in de regio Costa del Sol. Hij is 16 kilometer lang en overbrugt 894 hoogtemeters met een gemiddeld stijgingspercentage van 5.6% en een maximum van 12.4%.

De Puerto del León is reeds verschillende keren beklommen in de Ronde van Spanje. Zo ook in de editie van 2015 tijdens een etappe gewonnen door Peter Sagan.



Conclusie over het fietsen rond Málaga:

Málaga is een van de mooiste uitvalsbasisen van Europa om te fietsen. Het binnenland is prachtig en vraagt om op avontuur te gaan. Vergeet niet om ook een dagtrip naar het waanzinnig mooie Ronda te maken of om bijvoorbeeld een bezoek te brengen aan het natuurpark El Torcal de Antequera met zijn onwaarschijnlijke rotsformaties. Maar let op! Als je niet verliefd wil worden op deze metropool en zijn omgeving en je wil jezelf nadien het vreselijke liefdesverdriet van het afscheid besparen, ga dan maar beter niet naar Málaga!

De nieuwe Kia EV4.

Je voorsprong in beweging.



Movement that inspires

Maak kennis met de gloednieuwe Kia EV4, een stijlvolle en slimme elektrische fastback of sedan die klaar is om de norm te doorbreken. Met een indrukwekkend rijbereik tot 630 km⁽¹⁾, ultrasnel laden in slechts 30 minuten en een hightech interieur met een panoramisch 30" display en AI-assistent, brengt de EV4 comfort, innovatie en rijplezier samen in één gedurfd design.

Jouw toekomst in elektrisch rijden start hier.

VAN GANSEN

EKEREN - ANTWERPEN

Noorderlaan 85, 2030 Antwerpen
T. 03 609 55 10

Leugenberg 105, 2180 Ekeren
T. 03 660 29 40

info@garagevangansen.be
garagevangansen.be

13,22 kWh/100 km • 0 g CO₂/km (WLTP)

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.  GEEF VOORRRANG AAN VEILIGHEID.

(1) 630 km volledig elektrische actieradius. 2WD Long range model met een 81,4 kWh batterij, geschat volgens WLTP.

* 7 jaar garantie of 150.000 km (wat het eerst wordt bereikt, zonder kilometerbeperking gedurende de eerste 3 jaar). ** Foto ter illustratie.



De (ver)rijk(t)e geschiedenis van het Criterium van Zingem



Van 1942 tot en met 1982 werd in het Oost-Vlaamse Zingem jaarlijks een criterium georganiseerd. Vele wielergrootheden stonden er aan de start en mochten een overwinning in dit criterium op hun erelijst bijschrijven. Drieënvierzig jaar na de laatste editie schreef auteur Jean-Marie Schepens er een (interactief) boek over. Want met een QR-code zie of hoor je de renners of Zingemse getuigen immers ook live. De geschiedenis van het criterium is verrijkt door bij elke editie ook aandacht te geven aan de belangrijkste gebeurtenissen die intussen in de wereld en Zingem plaatsvonden. Een zeer leeswaardig boek met heel veel foto's en alle uitslagen. Hoe een klein dorpje erin slaagde met een internationale dorpskoers een prominente plaats op de wielerkalender te veroveren. De organisatie was ook zijn tijd ver vooruit, want reeds in de jaren 1959 en 1960 werden er een criterium en in 1961 een Belgisch kampioenschap voor dames georganiseerd.

De erfgoedroute

Gelijktijdig met het 272 pagina's tellende boek werd er ook een erfgoedroute gepresenteerd langs

de belangrijkste ankerpunten op het 1,6 km lange parcours door het dorp. Veel van de kasseien en gebouwen van destijds mogen dan

wel zijn verdwenen, de herinneringen aan het criterium worden met de nieuwe route in Zingem levend gehouden. De route kan je het best starten bij het wielercafé van Tuur Decabooter (El Toro) aan het Kerkplein. Hij won de wedstrijd in 1961.

De zwartste dag voor Zingem

In de Dorpstraat hangt ter hoogte van het voormalige café "De Klok" het eerste bordje dat herinnert aan het feit dat hier tijdens het criterium op 25 augustus 1969 José Samyn uit het Waalse Quiévrain verongelukte. Een val na een aanrijding met een overstekende toeschou-

wer werd hem fataal. Vijf dagen later overleed hij in het UZ in Gent. Alsof dat nog niet erg genoeg was verongelukte die dag op weg naar huis ook de uit Edingen afkomstige Jos Mathy die achtste werd in de wedstrijd. Als eerbetoon is de openingswedstrijd van het Waalse wielerseizoen naar José Samyn vernoemd.

Wat nog meer

Verderop zijn er nog bordjes te vinden bij: het voormalige café Sictus en fietsenhandel Anno Sport. René Anno was de eerste profwielrenner in het dorp en lag aan de basis van het criterium. Ook bij het voormalige café Sport bij Omer Vermeiren – de stichter van de wielclub Zingem en het criterium – en aan “Den Arrivee” op de Nederzwalmse Steenweg. Het laatste bordje hangt in de Amelotstraat bij “Huize Van ceulebroeck” waar de vedetten tijdens de vaste ereronde toegejuicht werden door de vele toeschouwers. Je kan het 272 pagina’s dikke boek bestellen door een mail te sturen naar kim.dejaeghere@skynet.be en € 28,00 over te schrijven op BE40 1030 8835 6863 onder vermelding van van naam en adres en het boek Criterium Zingem.

 Tekst & foto's: Rens Klaasse



Café De Sportvriend Authentieke sportcafés in Vlaanderen



Vlaanderen is, in de tijd dat het aantal cafés snel aan het afnemen is, gelukkig nog rijk aan authentieke sportcafés. Ze behoren tot onze cultuur en zitten diep in ons DNA. Van een tocht kris kras door Vlaanderen langs deze kroegen maakten de auteurs Marko Heijl en Bart Dirix een prachtig tijdsdocument. Ze wisten nog een groot aantal van deze cafés te vinden die gewijd zijn aan actieve en passieve sportbeleving en waar je de historische sporen van o.a. de wielersport nog terugvindt. In sommige van deze herbergen is de tijd stil blijven staan.

Voor een overzicht van alle cafés zie www.cafedesportvriend.be. Het is zeker geen uitputtende lijst. Maar misschien kan je er eens eentje bezoeken voor het te laat is, want je weet nooit hoe lang ze nog zullen bestaan. Het boek, dat € 29,99 kost, kan besteld worden bij de uitgever www.lannoo.be en is ook verkrijgbaar in de reguliere boekhandel.

Tekst: Rens Klaasse



Het slotakkoord van Raleigh

Vijftig jaar na de start van TI-Raleigh is dit boek van Joop Holthausen en Jacob Bergsma van maar liefst 720 pagina's letterlijk een zwaargewicht.

Het is ook het ultieme eerbetoon aan de ploeg van Peter Post die destijds een echte zwaargewicht was in de koers. Van 1974 tot en met 1983 beheersten ze het wielrennen. Hun aanpak was vernieuwend. Renners van deze ploeg zoals Joop Zoetemelk, Jan Raas, Gerrie Knetemann, Hennie Kuiper, Henk Lubberding en Johan van der Velde maken deel uit van de Nederlandse wielergeschiedenis. In de loop der jaren hebben ook een aantal bekende Belgische renners zoals Frank Hoste, Ludo Peeters en

José De Cauwer voor deze ploeg gereden en bijgedragen aan de vele successen.

Tot op heden zijn de iconische rood/geel/zwarte shirts en de dito gekleurde fietsen ware verzamelitems. En daarbij hoort 'Het slotakkoord van Raleigh' ook.

Het boek in een luxe bewaarcassette, dat een dubbel zo dikke make-over is van het in 2005 verschenen 'Het geheim van Raleigh', is voor € 99 te verkrijgen bij de uitgever via [www.kickuitgevers.nl/onz-boeken/sport/het-slotak](http://www.kickuitgevers.nl/onz-boeken/sport/het-slotakkoord-van-raleigh-in-cassette)

koord-van-raleigh-in-cassette en in de reguliere boekhandel.



Tekst: Rens Klaasse



Vive le Tour, Vive les Femmes

Sinds een aantal jaar heeft de Tour de France Femmes een volwaardige plaats gekregen in het (vrouwen)wielrennen. Maar om zover te komen is er vanaf 1955 een roerige maar ook een boeiende geschiedenis aan vooraf gegaan. De auteurs Julia Mullié en Tim de Vries schreven er een eerste standaardwerk over dat de geschiedenis tot en met 2024 grondig uitdiept.

Uiteraard staat ons van de eerste vijfdaagse, en naar later bleek eenmalige, wedstrijd in 1955 niets meer bij. Maar naarmate de tijd vordert duiken er bekende namen op zoals Jeannie Longo, Leontien van Moorsel, Zulfiya Zabirowa, Denise Burton (dochter van de legendarische Beryl), Heidi Van De Vijver en uiteraard

Marianne Vos. Deze laatste was een belangrijk voorvechtster van een Tour voor vrouwen. Je komt in het boek veel Nederlandse maar ook Vlaamse rensters tegen die een belangrijke rol gespeeld hebben in de verschillende voorlopers van en in de huidige Tour de France.

Nu het vrouwenwielrennen steeds populairder wordt levert dit boek zeker een belangrijke bijdrage aan het vastleggen van de geschiedenis daarvan. Een aanrader voor diegenen die daarin geïnteresseerd zijn. Want zonder die geschiedenis is er ook geen heden.

Via spectrumboeken.nl/kan het boek voor € 24,99 besteld worden bij de uitgever. Het is ook verkrijg-



baar in de reguliere boekhandel.

Tekst: Rens Klaasse

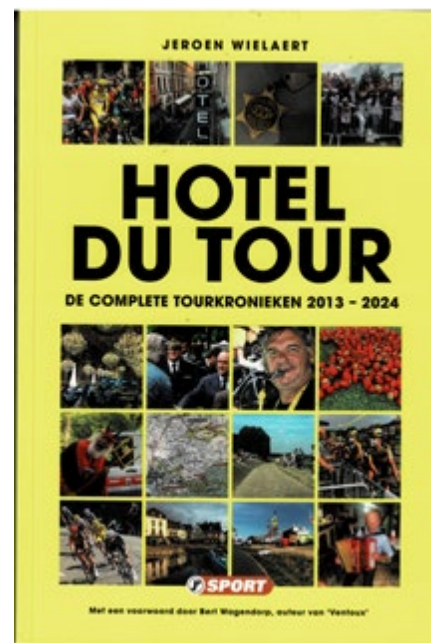
Hotel du Tour

Voor journalisten is, naast perszalen en terrassen, hun hotelkamer tijdens de Tour de France ook voor een groot deel hun werkkamer. In de periode van 2013 tot en met 2024 schreef auteur Jeroen Wielaert er honderden kronieken over La Grande Boucle. Die gaan niet alleen over de wedstrijd zelf maar ook over alles wat zich daar rondom afspeelt. Een wereld die voor de liefhebbers van de wielersport dikwijls verborgen blijft en daardoor ook onbekend is.

Bij het teruglezen van de Tour-kronieken voelde de schrijver opnieuw het plezier dat hij had om ze te schrijven. Deze dikke bundel bevat ook het boek Tour Masqué dat hij schreef over de Tour de France die toch doorging

in coronajaar 2020. Het boek begint met de 100ste editie en de unieke Grand Départ op het prachtige eiland Corsica. Vanaf 1986 tot 2024 was Jeroen Wielaert Tourvolger voor o.a. Veronica Radio, de NOS, tal van kranten en het wielertijdschrift De Muur. De Tour was voor hem elke zomer een onderdeel van een breder scala aan journalistiek werk op het gebied van kunst, cultuur, natuur en milieu, politiek en sport. Voor zijn talloze verdiensten ontving hij van de Tourorganisatie in 2007 de Médaille de la Fidélité.

Het lezen van deze 464 pagina's dikke paperback is al een hele toer op zich die je wel meeteen in de sfeer van de wedstrijd brengt. Het boek kost € 24,99 en



is verkrijgbaar bij de uitgever via justpublishers.nl en in de reguliere boekhandel.



Tekst: Rens Klaasse

Route 66 in de Alblasserwaard

Voor veel Belgen zal het bekend zijn dat er naast Nieuwpoort (van de Slag bij Nieuwpoort in 1600), ook een Nederlands stadje met de naam Nieuwpoort is. We moeten daarvoor naar de Zuid-Hollandse Alblasserwaard op zo'n dertig kilometer ten oosten van Rotterdam. Alsmar de rivier de Lek volgend kom je er vanzelf. Hier ligt sinds korte tijd een Nederlandse versie van de beroemde Amerikaanse Route 66. Sommige van onze lezers zullen daadwerkelijk kilometers hebben gemaakt. Voor anderen is het wellicht bij een wens gebleven. Nu is er een mogelijkheid om dichtbij huis van de Route 66 te genieten en wel op de fiets. Een mooie dag in het mooie polderlandschap is gegarandeerd, zeker wanneer het weer mee zit. De route is samengesteld uit twee lussen van drieëndertig kilometer die elkaar halverwege raken, oftewel een westelijk en een oostelijk rondje die samen 66 kilometer lang zijn zoals dat bij een Route 66 behoort! Dat is natuurlijk wel wat anders dan de echte Route 66 in Amerika met een afstand van 3940 kilometer. Maar alleen al dat je de Route Sixty-Six ook in Nederland kunt rijden doet al dromen, denk je niet? Wat gaan we zien?

Westelijke lus

We beginnen onze rit voor het zeventiende-eeuwse stadhuis van Nieuwpoort dat boven op een sluis is gebouwd. Schuin ervoor staat het wit/groene bord dat je knooppunt 66 wijst. Hier hebben we meteen de kapstok waar alles aan opgehangen is! Al snel passeren we links het Ooievaarsdorp. Eind zestiger jaren waren er bijna geen ooievaar broedparen meer in Nederland. Toen heeft Vogelbescherming Nederland er voor gezorgd dat

er 28 broedparen overgebracht werden naar Groot-Ammers. Hier is het begonnen dat we nu weer ooievaars in de polders zien! Een paar kilometer verder krijgen we de vier watermolen van Groot-Ammers in beeld. In de volkstaal de eerste, tweede, derde en vierde molen. Stap eens af en loop er eens omheen. Je kunt dan goed zien wat de functie van de molen is. Naar het oosten zie je de lager gelegen polder. Voor je zie je de hogere boezem waar het overvloedige polderwater in komt. Vanuit de boezem gaat het naar het waterschap (onder de brug door even voor de derde molen) naar Kinderdijk waar het water door het grote molencomplex in de rivier de Lek komt. Dit afwateringssysteem in de Alblasserwaard is al eeuwenoud. Tijdens onze fietstocht zullen we het waterschap twee keer oversteken. Bij de vierde molen rijden we nog even rechtdoor en daarna over de brug naar de andere kant van de Lek. Rechtdoor rijdend komen we bij knooppunt 14. Hier staat op een heuveltje het zogenaamde "Hoge Huis". Kijk naar de hoge voordeur. Bij vroegere watersnoden (en die zijn er heel wat geweest) konden men met een schouw voor de voordeur afmeren en zo naar binnen gaan. Een paar kilometer verder komen we op de Donk. Dit is een zanddonk die 4.7 meter boven NAP (Nieuw Amsterdams Peil) uitsteekt. De omliggende polders liggen op 1.5 meter onder NAP. Uniek in het polderlandschap. Vervolgens volgen we even het Waterschap en komen dan op één van de mooiste delen van de westelijke route richting knooppunt 7. Het is een smal padje. Soms wat manoeuvreren. Laat alles maar op je inwerken. Je komt weer langs een watermolen. Een plek om unieke foto's te maken.



Stadhuis Nieuwpoort



De vierde molen bij Groot-Ammers



Wanneer je links af bent geslagen kom je automatisch op de houten brug over het waterschap. Stop hier maar eens even en laat alles op je inwerken. Hollandser kan het polderland-schap niet zijn. Drie woorden: water, molen, polder. Alles bij elkaar! Langs de Graafstroom, een in de dertiende eeuw gegraven ontginningskanaal



Vroegere toltarieven bij Pinkeveer



Wiel van dijkdoorbraak bij Langerak

gaan we via Bleskensgraaf, Mole-naarsgraaf, Vuilendam, Ottoland naar Goudriaan. Let onderweg eens op de scheefstaande huizen en boerderijen. Het onderliggende veen blijft altijd werken.

Oostelijke lus

In Goudriaan kunnen we kiezen of doorgaan of terugrijden naar Nieuwpoort. We kiezen voor doorgaan en fietsen in een rechte lijn naar knooppunt 74. Ook hier rijden we weer langs een bredere boezem waarin het water uit de polder komt en later in het riviertje de Giessen stroomt. Wij gaan links af en al slingerend rijden we in noordoostelijke richting. Na ruim een kilometer komen we bij het zogenaamde Pinkeveer, dat is bij huisnummer 22. Even afstappen en kennismaken van het bord met daarop de tarieven van het passeren van de tolbrug. Vanaf 1883, toen daar een brug kwam, diende voor de passage van de brug tol te worden betaald. Gewoon even terug in de tijd! Lees het bord maar eens aandachtig. Let onderweg vooral op de mooie boerderijen en de doorkijkjes over het water. Een lust voor het oog om hier te fietsen! Via Noordeloos komen we in Meerkerk, waar we tussen knooppunt

62 en 20 over de Zouwendijk rijden. Rechts zien we op vele plekken een waterrijk gebied met grienden. Links passeren we enkele wielen. Dit zijn plassen die na een dijkdoorbraak zijn ontstaan of van een overstroming zijn overgebleven. Nu een eldorado voor vogels. Bij Sluis komen we op de riviervijk met steeds de Lek rechts van ons. Na een paar honderd meter kom je in Ameide met een prachtig stadhuis en een evenzo mooie rij monumentale herenhuizen. Naast het stadhuis staat een houten stellage. Een mooie quizvraag: Wie weet wat dat is en waarvoor het werd gebruikt. Hier staat ook het beeld van de kersenplukker, verwijzend naar het verleden toen hier veel kersenboomgaarden waren. Geniet van de rivier. Het water leeft. Even voor Langerak ligt binnendijs nog een wiel herinnerend aan een oude dijkdoorbraak. Nog een anderhalve kilometer en we zijn weer terug in Nieuwpoort.

Op dinsdag 13 augustus 2024 maakt ook de Tour de France Femmes in de tweede rit Dordrecht-Rotterdam even gebruik van de Route 66 ten westen van het dorp Streefkerk. De tv beelden van het mooie polderlandschap zijn wereldwijd gegaan. Wanneer je de Route 66 gefietst hebt zal je ongetwijfeld zelf met positieve verhalen



Stadhuis Ameide

komen en anderen enthousiast maken. Wanneer ik in afwachting ben van de rensters stopt pal voor me een auto van de Tour de France organisatie. Er stappen twee mannen uit, pakken ieder een bezem uit de auto en vegen de kiezels naar de kant die in een bocht op het wegdek zijn gekomen. Dat is nog eens service voor de rensters! Even later passeren de dames met voorop aan de ene kant Lucinda Brand met achter haar gele truidraagster Charlotte Kool en aan de andere kant Lorena Wiebes. De laatste twee zullen later in Rotterdam een boeiende sprint laten zien.

Tekst en beeld: Teus Korporaal



Informatie:

Parkeren in Nieuwpoort:
Volg de parkeerborden

Route: 66-83-82-68-81-14-33-07- hierna route aangegeven op wegdek 30-08-31-34-13-17 01-69. In Goudriaan eindigt de westelijke route en begint de oostelijke route: 74-72-71-63-62-20-64-65-66.

Toeristisch Informatie Punt TIP:

Stadsboerderij Vredebest, Binnenhaven 24, Nieuwpoort. Openingstijden zie: www.stadsboerderijvredebest.nl Hier is tevens de routefolder verkrijgbaar.

In de voetsporen van Vincent van Gogh in Drenthe

Wie enigszins op de hoogte is van de levensgeschiedenis van Vincent van Gogh (1853-1890) weet dat hij in de herfst van 1883 een paar maanden in de provincie Drenthe heeft doorgebracht. Wie dat allemaal nog eens wil analyseren adviseren wij zelf naar Drenthe te gaan, de fiets te pakken en op ontdekkingsreis te gaan. Het wordt je allemaal gemakkelijk gemaakt want er liggen drie aan elkaar gekoppelde bewegwijzerde fietsroutes van elk 50 kilometer voor je klaar. Ter ondersteuning is er een fantasieus uitgevoerde gids van liefst 160 pagina's verschenen. Aan de hand van zijn brieven aan zijn broer Theo voert hij je mee naar wat hij ziet en meemaakt in Drenthe. Niet voor niets zijn de drie routes waar je langs de locaties komt waar hij schilderde en verbleef gekozen tot "Fietsroute van het jaar 2024". Hij schrijft aan zijn broer: *Het land is superbe, superbe, alles roept U toe: schilder! Zóó echt en zoo gevarieerd.* Natuurlijk is

er veel veranderd maar gelukkig is er nog genoeg herkenbaars uit Vincents tijd terug te vinden. De drie routes hebben de namen meegereggen van Vincents Aankomst, Vincents Dagtocht en Vincents inspiratie. We stappen op en gaan het Drentse land in.

Vincents Aankomst

Na een treinreis vanuit Den Haag arriveert Van Gogh op 11 september 1883 's avonds om negen uur in Hogeveen. Nu staan er een Van Gogh informatiepaneel met een luisterverhaal via de QR code en is het de startplek van de Aankomst ronde. Vincent moest zelf zijn weg vinden. Hij vindt onderdak bij een spoorwegman in de Pesserstraat. Daarna verblijft hij grotendeels in Logement Hartsuiker. Wanneer je Hogeveen dan binnenfietst zie je meteen tegenover Theater De Tamboer een groot portret van onze hoofdpersoon op de zijgevel van een flatgebouw. Volg de gids maar want die verwijst naar nog meer markante punten in de stad. Eenmaal buiten de drukte fiets je via Noordscheschut en de oude veengebieden Hollandscheveld, Nieuwlande oostwaarts. Bekijk ook maar eens hoe je zelf het traject per trekschuit kan afleggen. Een heel aparte ervaring. In de gids zijn suggesties te vinden. De terugweg loopt door het oude Drenthe via Nieuw Balinge (Mantingerzand), Stuifzand naar Hogeveen. Na drie weken krijgt Van Gogh de behoefte om dieper het veen, de turfvelten, in te trekken. *k zal een dezer eerste dagen met de schuit de geheele Hogeveense vaart afvaren door de veenderijen, dwars door den Zuid Oostelijken hoek van*



Muurschildering in Hogeveen



Langs de Hogeveense Vaart in Zwinderen

Drenthe heen. Op 2 oktober 1883 vertrekt hij naar Nieuw-Amsterdam. Op zijn tocht passeert hij halverwege het dorpje Zwinderen. Iemand die zoveel belangstelling heeft voor het landschap dat aan hem voorbij trekt, moet een nieuw gebouwde boerderij met het jaartal 1862 (gevormd door de muurankers tussen de boven- en benedenramen) zeker zijn opgevalen. De voorgevel spiegelt na ruim honderd zestig jaar nog altijd in de Verlengde Hogeveense Vaart.



De oude silo in Veenoord



Impressie van Van Gogh in Veenoord



Van Gogh's oude Nieuw-Amsterdamse ophaalbrug



Van Gogh Huis anno 2024



Vincents Dagtocht

Wie nu Nieuw-Amsterdam/Veenoord binnenrijdt, wordt automatisch naar de oude silo getrokken waar op twee immense (250 m² elk) Van Gogh schilderijen staan. Men is nog altijd trots dat de grote schilder hier verbleef. Op de westzijde staat het aquarel "De Ophaalbrug" in Nieuw-Amsterdam. Voor de silo is een veld met zonnebloemen (dat mogen we wel de bloem van Van Gogh noemen) aangelegd. Met wat draaien en keren hebben we één bloem op het schilderij kunnen projecteren. De ophaalbrug lag over de Hoogeveense vaart voor het Logement van Hindrik Scholte, waar Van Gogh tot 4 december 1883 zou verblijven. Nu heet het witgeschilderde huis het "Van Gogh Huis" en is start- en eindpunt van de Dagtocht en In-

spiratietocht. Aan het portret aan de stationszijde van de silo zit een opmerkelijk verhaal vast. Hoe Vincent er in Drenthe heeft uitgezien weten we niet, want er zijn geen foto's of (zelf)portretten van hem uit de periode 1872-1886 bekend. Daarom is een wedstrijd uitgeschreven voor de amateur-kunstschilders van De Nachtwacht van Emmen om hun interpretatie te geven van hoe Vincent er in Drenthe uit kan hebben gezien. Winnares werd Jantje Hartman uit Klazienaveen. Haar werk is door andere kunstenaars middels AI-techniek doorontwikkeld zodat het geschikt is om op een groot oppervlak aan te brengen. De ophaalbrug en het Drentse portret van Vincent van Gogh worden met elkaar verbonden door een tekst uit één van de Drentse brieven van Vincent van Gogh aan

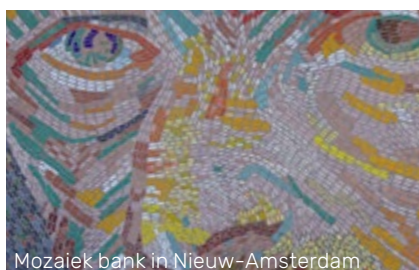
zijn broer Theo in Parijs. Van Gogh is zeer actief in de zuidoosthoek van Drenthe. Zo reist hij op een dag met de kar mee met logementhouder Scholte die naar de markt gaat in Assen. Zo komt hij, na om drie uur te zijn vertrokken, 's morgens om zes uur al in de streek rondom Zweeloo aan, waar hij andere kunstenaars hoopt te ontmoeten, maar het blijft bij hoop. Hij zal zich alleen moeten vermaken. Aan zijn broer schrijft hij: *Ik kwam voorbij een oud kerkje met een herder met een koppel schapen langs de hegge. In 't 'fond zag men niet het doorkijkje op de zee doch alleen op de zee van jong koren, de zee der voren in plaats van die der golven. Die streek rond Zweeloo is op dit moment geheel & al jong koren- onafzienbaar soms dat aller aller teerste groen dat ik ken. Met*



Doorkijkpaneel met Van Gogh schildering in Zweeloo



Zo ziet het kerkje in Zweeloo er anno 2024 uit



Mozaiek bank in Nieuw-Amsterdam



Mozaiek bank in Nieuw-Amsterdam

er boven een lucht van fijn lilas wit dat een effect geeft- 'k geloof niet te schilderen maar dat voor mij den grondtoon is de men kennen moet om te weten wat den grond van andere effecten is. Een zwarte aarde, vlak - oneindig- een blanke lucht van fijn lilas wit. Die aarde spruit dat jonge koren uit.-met dat koren is ze als beschimmeld. Met het groen op de akkers bedoelt hij de winterrogge die hier in de herfst of winter wordt gezaaid. Stop op je fietstocht even af bij het kerkje in Zweeloo en bekijk door het doorkijkpaneel hoe Van Gogh het kerkje zag dat hij in 1883 schilderde.

Vincent's Inspiratie

We komen weer terug in Nieuw-Amsterdam om aan het derde rondje te beginnen. Bekijk eerst nog de langs de vaart twee banken met gekleurde mozaiek steentjes met Van Gogh thema's. Knap werk hoe men dat met eindeloos geduld heeft kunnen

maken. De derde lus voert door het voormalige gebied van de turfwinning: Schoonebeek, Bargerveen, Weiteveen. Van Gogh blijft lyrisch over het landschap waar hij terecht is gekomen. *Drenthe is superbe maar het er uithouden hangt van veel dingen af- hangt af of men er geld voor*

heeft, hangt af van of men bestand is tegen de eenzaamheid. Het land is zoo mooi dat ik 't U niet zeggen kan. Laat dit het motief zijn om naar zuidoost Drenthe te trekken en ga er van de rust genieten. De gids "Op de fiets met Van Gogh" is daarbij onmisbaar.

▀ Tekst en beeld: Teus Korporaal



Gids Van Gogh Fietsroute

ISBN : 978 9083352343

Redactie: Katja Staring

Prijs: 9,95 Euro

Zie verder:

www.vangoghdrenthe.nl

www.vangoghdrenthe.nl/fietsroutes

www.vangoghhuisdrenthe.nl

Eddy Merckx Cycling Route is uitgebreid



©Lander Loeckx

Het kan niemand ontgaan zijn dat Eddy zijn 80ste verjaardag heeft gevierd. Voor Visit Vlaams-Brabant de aanleiding om de bestaande Eddy Merckx Cycling Route uit te breiden met extra lange versie van 150 km. De bewegwijzerde route brengt je naar alle uithoeken van het Hageland. Fiets langs dezelfde wegen als waar de jonge Eddy zijn eerste fietservaring opdeed. Door het hart van de fruitstreek en over de Brabantse leemplateaus. Langs statige vierkantshoeves en de kronkelende Gete. Geen super steile beklimmingen maar altijd op en neer. Deze rit met 1.000 hoogtemeters kruipt in de kleren. Een route passend bij dé Kannibaal.

Starten doe je aan Café Boerenhof in Meensel-Kiezegem. De eerste 60 km volgt de vernieuwde route hetzelfde traject als de oorspronkelijke route, inclusief passage aan het geboortehuis en de street art van Eddy Merckx. Daarna kan je kiezen om de lange route of de korte route te doen. Het nieuwe traject volgt voornamelijk autoluwe glooiende wegen, echt vlak is het er nooit. Rond km 125 wachten er een aantal pittige hellingen in de streek van Pellenberg.

Uiteraard gaf Eddy zijn zegen over de route: "Het doet me plezier dat de route verlengd werd tot 150 km", zegt Eddy Merckx. "In deze streek

reed ik mijn eerste wedstrijden en ik vind dit nog steeds een heerlijke regio om te fietsen. Je vindt er een ideale mix van korte pittige klimmen en eindeloze glooiende wegen. Dat alles in combinatie met prachtige vergezichten. Perfecte training, toch?"

Alle info is te vinden op: visitvlaamsbrabant.be/fietsen/vind-een-fietsroute/eddy-merckx-cycling-route-150km. Daar kan je ook de GPS-tracks downloaden



Tekst: Rens Klaasse

Pinkers, koplamp en achterlicht in je HYP-E helm

De HYP-E van ABUS is een nieuwe super-innovatieve helm dankzij het karakteristieke verlichtingsconcept bestaande uit achterlicht, koplamp en richtingaanwijzers. Geïnspireerd op de auto-industrie, zorgt de verlichting voor zichtbaarheid rondom en benadrukt de aanwezigheid van fietsers op drukke wegen of in omstandigheden met slecht zicht. De voor- en achterlichten zijn geïntegreerd in het meerschalenontwerp van de HYP-E en benadrukken zijn

premium-uitstraling.

Met een afstandsbediening aan het stuur kan je de richtingaanwijzer activeren, intuïtief bedienen en een verandering van richting duidelijk en op tijd signaleren.

Comfort bij elk weer

De ventilatie in het bovenste hoofdgedeelte wordt geregeld door een slim ventilatiesysteem: Als het weer verandert, kan je de royale



ventilatieopeningen van de helm eenvoudig sluiten met de VentCo-





ver. Deze oplossing is geïnspireerd op de wintersport.

Meer bescherming op de e-bike

De HYP-E voldoet ook aan de strenge NTA-norm 8776 - 's werelds eerste veiligheidsnorm die speciaal is ontwikkeld voor S-pe-delec-rijders. Helmen met de NTA-norm worden getest bij aanzienlijk hogere crashsnelheden, bieden betere bescherming bij de achterkant van het hoofd en de slapen en kunnen hogere krachten absorberen. Het is tevens de 1ste fietshelm die 4 verschillende keurmerken heeft: CE, NTA 8776, CPSC en zelfs TUV.

Prijzen en uitvoeringen:

Deze helm wordt uitgevoerd in de 3 maten (S-M-L) en in 3 uitvoeringen:

Base: helm (met voor- en achterlicht) + afstandsbediening richtingaanwijzers.

Ace: idem als Base, maar hier zit er een transparant vizier en oorstukken bijgeleverd.

BL.Ace: idem als Ace, maar hier zit de afstandsbediening voor het remlicht.

Alle accessoires zijn ook apart te verkrijgen:

Afstandsbediening richtingaanwijzers: adviesverkoop prijs €24.95

Oorstukken: €19.95

Afstandsbediening remlicht: adviesverkoop prijs €34.95

Vizier, verkrijgbaar in 3 uitvoeringen: transparant en smoke, adviesverkoop prijs €49.95 en fotochromatisch €89.95

Adviesverkoop prijs HYP-E start vanaf €199.95

De helm is reeds verkrijgbaar bij de ABUS dealers.

Voor meer info: www.abus.com

Het nieuwe SLR-assortiment van SELLE ITALIA

Het SLR-model van Selle Italia - één van de meest iconische zadels van de afgelopen 25 jaar - heeft een nieuw ontwerp gekregen. De nieuwe SLR-serie, nu in zijn vierde generatie, blijft trouw aan zijn legendarische wortels en omarmt tegelijkertijd een nieuwe ontwerpvisie. Selle Italia lanceerde de nieuwe SLR-serie ter gelegenheid van de Maratona dles Dolomites.

Gelanceerd in 1999 met een smal, ultralicht wedstrijdzadel, werd de SLR onmiddellijk een benchmark voor professionele renners. Met zijn slanke, minimalistische ontwerp was dit zadel de essentie van lichtheid, prestaties en stijl in de professionele wielersport.

Nu 26 jaar later werd de vierde generatie van de SLR ontworpen, die Giuseppe Bigolin, president van Selle Italia, omschrijft als "een evolutie, geen revolutie".

De kenmerken van de nieuwe SLR serie

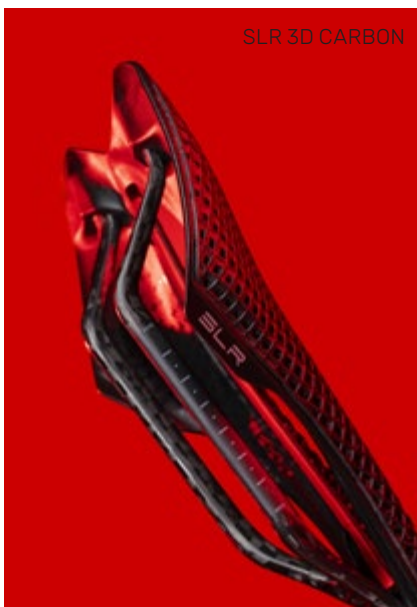
De zadels in de nieuwe SLR serie behouden allemaal de vorm, en dus het type zadel, dat dit model beroemd en direct herkenbaar heeft gemaakt.



SLR 3D CARBON

Eén van de eerste nieuwe kenmerken is de verandering in lengte: 242 millimeter, 6 millimeter korter dan het vorige model, en dicht bij de UCI reglementaire limiet. De beslissing om de lengte van het zadel in te korten wordt aangevuld door een nieuw ontworpen opvulprofiel, dat nu minimaal en compacter is aan de achterkant, een gebied waarvan id-match Pressure Map analyse heeft aangetoond dat het grotendeels ongebruikt is en weinig invloed

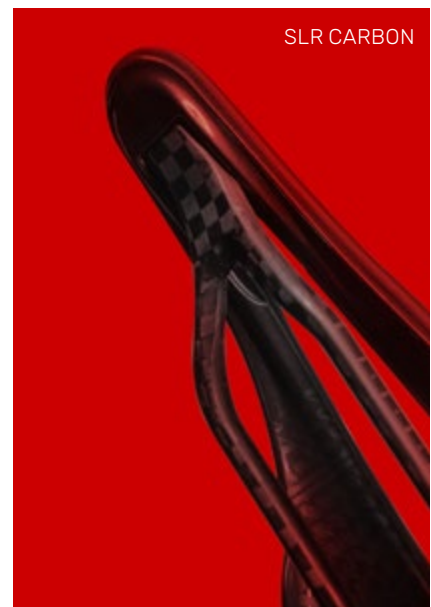
heeft op het algehele rijcomfort. Het zitpunt - waar de zitbeentjes contact maken - blijft ongewijzigd en het BRP (Biomechanical Reference Point) blijft ook op dezelfde positie als bij de vorige versies, wat zorgt voor een consistent gevoel en een naadloze overgang van het oudere model. Een andere belangrijke innovatie is het lagere gewicht: alle nieuwe versies zijn lichter dan hun voorgangers, wat kostbare grammen bespaart en het reactiever-



SLR 3D CARBON



SLR 3D ELITE



SLR CARBON

mogen en de algehele efficiëntie verbetert.

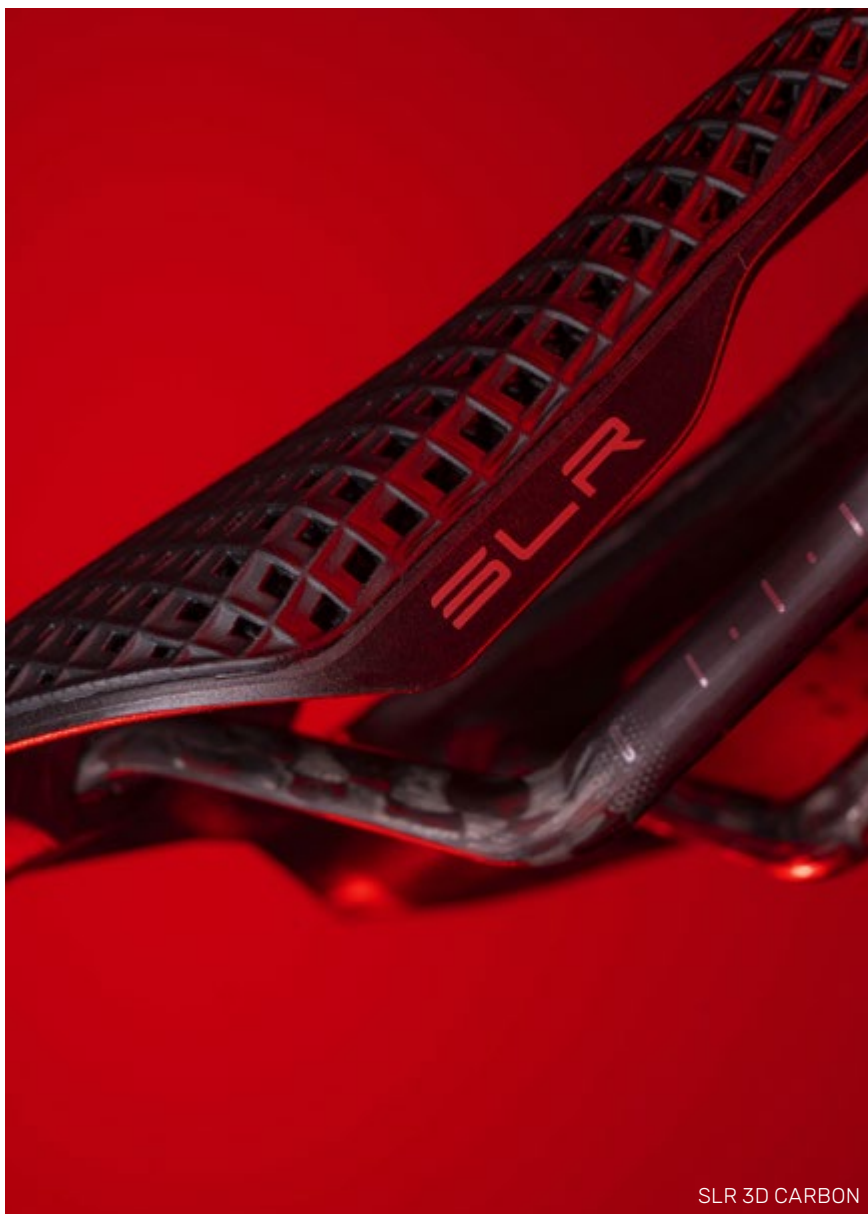
Het frame is ook verbeterd, vooral in de carbon rail versies, met een efficiëntere layup en opnieuw ontworpen vormen die de damping verbeteren, zonder afbreuk te doen aan de structurele sterkte. De stack tussen de BRP en het voorste aanhechtingspunt van de rail in de kuip is met 4 millimeter vergroot voor nog meer afstelvrijheid. Uit esthetisch oogpunt heeft de nieuwe SLR een strak, minimalistisch, volledig zwart ontwerp dat naadloos aansluit bij de nieuwe styling van moderne racefietsen. De aanduidingen van het model en de maat staan in het grijs op de cover.

De eerste modellen:

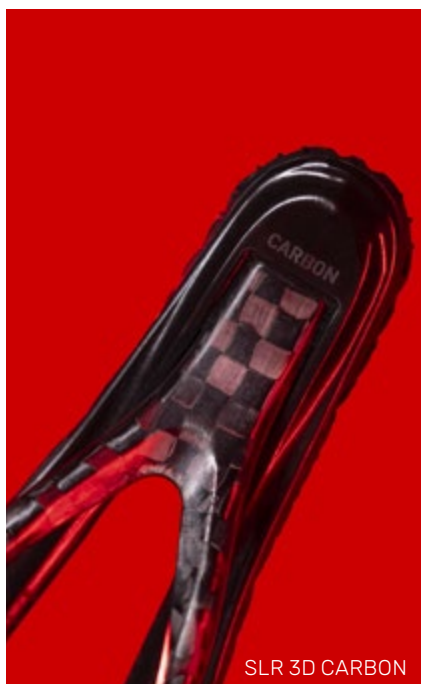
Het SLR-assortiment wordt gelanceerd met drie versies met extra variaties die in september worden uitgebracht om het assortiment compleet te maken:

De SLR 3D CARBON

Met een gewicht van slechts 137 gram in de S3 maat zet de nieuwe SLR 3D CARBON een nieuwe ge-



SLR 3D CARBON



SLR 3D CARBON



SLR 3D CARBON

wichtsstandaard als het lichtste 3D-geprinte zadel op de markt. Dit nieuwe model met een carbon frame weegt 29 gram minder dan de vorige SLR Boost 3D Kit Carbonio. Het behoudt de klassieke SLR vorm en is gemaakt met Carbon DLS technologie die gedifferentieerde dempingszones creëert.

SLR 3D CARBON technische fiche
Afmetingen:

S 242 X 130 mm / L 242 X 145 mm

Rail: Carbon

Padding: 3D-geprint

Gewicht: S 137 g / L 143 g

Gebruik: Weg

Adviesverkoopprijs: €449,90

De SLR 3D ELITE

De SLR 3D Elite versie heeft een lichtgewicht stalen buizenframe. In de S3 maat weegt hij 28 gram minder dan het vorige SLR Boost 3D TI316 model. Meer specifiek weegt het model in de S3 maat 172 gram, terwijl de L3 maat 178 gram weegt. De cover is ontwikkeld met Carbon DLS technologie.

SLR 3D ELITE technische gegevens:

Afmetingen:

S 242 X 130 mm / L 242 X 145 mm

Rail: Lichtgewicht stalen buis Ø 7mm

Padding: 3D-geprint

Gewicht: S 172 g / L 178 g

Gebruik: Weg

Adviesverkoopprijs: € 359,90



SLR 3D ELITE

De SLR CARBON

Het Carbon rail model heeft een met de hand beklede vulling, wat het zadel een ambachtelijke uitstraling geeft. Verkrijgbaar in drie maten (met of zonder uitsparing), met een gewicht van slechts 118 gram in de S3 maat, vier gram minder dan het vorige model.

SLR CARBON technische gegevens

Afmetingen:

S 242 X 130 mm / L 242 X 145 mm

Rail: Carbon

Padding: handbedekt

Gewicht: S3 118 g / L3 122 g

S1 135 g / L1 139 g

Gebruik: Weg

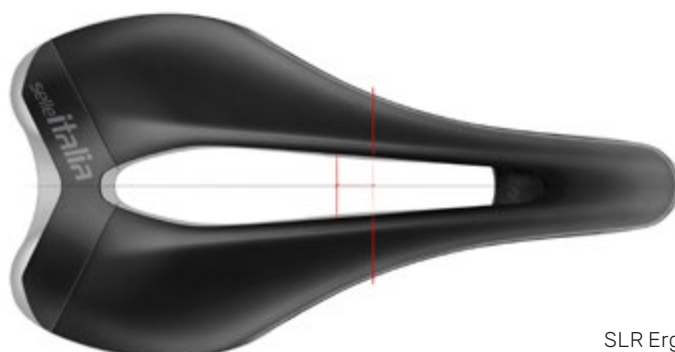
Adviesverkoopprijs: €319,90



SLR CARBON

De SLR 3D en SLR CARBON zadels zijn verkrijgbaar op de website van Selle Italia.

Voor meer informatie of bestelling:
www.selleitalia.com



SLR Ergonomics

Concap Max Energy geeft je al een mooie voorsprong

Met deze krachtige sportdrank met heerlijke rode vruchtensmaak maak je de start van je training/race al sowieso tot een succes. Deze drank is ideaal als pre-workout of in je eerste bidon tijdens het sporten. De formule verhoogt je energie, focus én uithouding op een natuurlijke manier, terwijl het ook helpt om spierstijfheid na de inspanning te verminderen.

Perfect afgestemd op bloedgroepen A, AB en B voor gebruik vóór en tijdens het sporten. Bloedgroep O? Meng dan een halve dosis met je isotone drank vanwege de cafeïne.

Gebruikstips:

1 dosis in een halve bidon, 45 minuten voor de inspanning.

Tijdens het sporten:

1/3 tot 1/4 dosis gemengd met je basisdrank voor extra uithouding en melkzuurbuffering.

Prijs: €36 per pot

Extra voordeel: Sporters, clubs en teams genieten van exclusieve kortingen!



Concap S-D-P helpt je naar topprestaties!

Concap biedt als enige op de markt supplementen aan die afgestemd zijn op de bloedgroep, wat zorgt voor een betere opname en werking. De Concap S-D-P – Shake, Drink & Perform – is een formule die je vóór de inspanning gebruikt om maximale energie, betere uithouding en sneller herstel te ondersteunen.

Dankzij toegevoegde aminozuren en natuurlijke nitraten uit spinazie en rode biet, krijg je extra zuurstof in de spieren voor topprestaties. Geschikt voor zowel recreatieve sporters als competitieve atleten. Voor extra belangrijke trainingen of wedstrijden kan je zelfs tot 1,5 portie gebruiken voor nóg meer effect.

Smaakopties:

S-D-P AB: Zwarte bessensmaak

S-D-P O: Tutti frutti (binnenkort ook in colasmak!)

Gebruik:

S-D-P AB: tot 1,5 dopje in een half glas water, drinken 45 minuten vóór de inspanning.

S-D-P O: tot 1,5 dopje in een half glas water, drinken 1 uur tot 1u10 vóór de inspanning.

Prijs: €29,50 per fles.

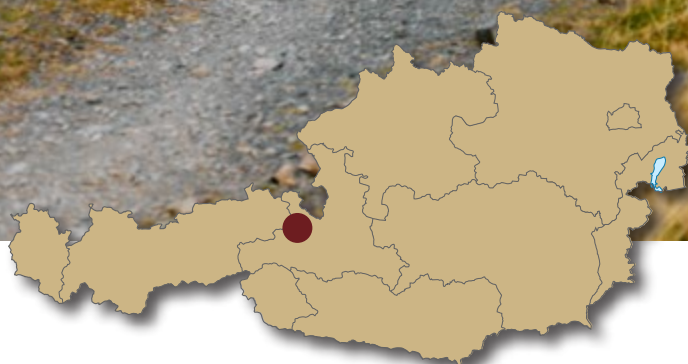
Extra voordeel: Speciale kortingen voor sporters, clubs en teams

Voor meer info:
info@concap.be
www.concap.be



Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn

Eindeloos gravelplezier in het SalzburgerLand



Vorige zomer gingen we in de regio Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn met de racefiets op verkenning en zo kwamen we snel te weten dat dit de grootste fietsregio van Oostenrijk is. Ook met de mountainbike zijn we al verschillende keren gaan kirren van plezier als downhillers. Maar dat de Home of Lässig ook een echte gravelregio is hebben we nu pas aan den lijve ondervonden.

Feit is dat zich hier een prachtig alpien netwerk van gravelwegen en bospaden door de bergen uitstrekt en dat heeft ons dan weer deze zomer in vervoering gebracht. Of het nu gaat om alpine gravel, een rustige daltocht of een snelle off-road variant, een casual 3-meren tocht of een duivelse gravelduivel - bij nader inzien blijkt de regio tussen Salzburg en Tirol een absolute topgravelregio te zijn.

Voor mountainbikers is Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn het ultieme bedevaartsoord. Hier vind je namelijk de grootste alpiene MTB-avonturenspeeltuin van het land, inclusief het Epic Bikepark Leogang. De zeven bergen in de grootste fietsregio van Oostenrijk herbergen echter niet alleen 105 kilometer aan casual lines en single trails, maar ook bijna ontelbare gravelwegen en bospaden.



© saalbach.com Moritz-Ablinger

1000 bieden perfecte uitdagingen voor alle niveaus. Eén ding is duidelijk: gravel in Saalbach Hinterglemm is alpine gravel. Het volledige off-roadprogramma op soms uitdagende gravelondergronden die een goede rijtechniek vereisen. De beloning: een alpien postkaart-landschap met WOW panoramische uitzichten. Gravelbikers profiteren van de eersteklas fietsinfrastructuur van de Home of Lässig – je vindt hier alles, van goed uitgeruste fietsverhuur tot bikehotels met een schat aan expertise. Kortom: de perfecte thuisbasis voor alpine gravelbike-avonturen.

Gravel hideaway in SalzburgerLand

Onze fiets-thuisbasis: het Biohotel Rupertus**** in Leogang mag hier niet onvermeld blijven. Want het bikehotel is absoluut een echte thuis voor gravelaars. Hoe breed de schoenplaatjes ook zijn. Erik & Patrick zijn toppers om mee te praten als het gaat om begeleide tochten – de twee gecertificeerde fietsgidsen kennen de regio op hun duimpje en laten gasten elke dag de mooiste graveltochten buiten de gebaande paden zien – van ontspannen panoramatochten tot uitdagende bergroutes. Afhankelijk van je stemming en niveau. Dus beginners zijn hier net zo welkom als profs. Na de rit zorgen de uitstekende biologische keuken, een zwembad van 22 meter en het ge-

zellige interieur voor ontspanning. En zonder schuldgevoel, want hier kun je genieten van een klimaat-positieve gravelbikevakantie in een 100% biologisch hotel.

Duivelse kennismakingstocht Gravel-Devil

Dan is het nu tijd voor de eerste kennismakingstocht! De duivelse Gravel-Devil is slechts 32 kilometer lang, maar wel met ongeveer 1.000 hoogtemeters. We kunnen pittige beklimmingen verwachten, adembenemende uitzichten en een afdaling die een grote grijns op je gezicht zal toveren. Gegarandeerde fun! De graveltocht begint langs de promenade van Saalach in de richting van het Teufelswasser (Duivelswater) – waar de tocht zijn naam aan ontleent – waar een korte pauze de moeite waard is, en niet alleen vanwege het verfrissende bronwater. Dan begint de eerst uitdagende klim naar de Ossmann-Alm – als je van zonneterrassen en Salzburgse thuiskeuken houdt, trakteer jezelf dan op een verfrissingsstop aan het einde van het dal. Dan begint het zwaarste deel: een lange klim langs het Hochalm-stuwmeer naar de Rosswaldhütte op 1.565 meter. Uiterlijk op de Wieseralp is het tijd om te stoppen voor een verfrissing! Kasnocken! Kaiserschmarrn! Oftewel rundertartaar of ossen-

De negen ultramoderne bergliften brengen niet alleen mountainbikers en e-bikers, maar ook berghongerige gravelbikers in een mum van tijd naar de toppen.

Gravel is hier de valuta bij uitstek!

De verscheidenheid aan routes varieert van ontspannen bospaden en snelle off-road tracks tot veeleisende beklimmingen in de bergen. Het Steinbergcircuit of de Beechrock



© Yvonne Hoerl Print

haas. Dat is hier ook verkrijgbaar in de iets andere almhut. De afdaling leidt uiteindelijk naar het dal via kronkelende boerenweggetjes.

3-meren tocht ... of de Extreme Scream Tour?

Als je het iets rustiger aan wilt doen, maar net zo leuk, neem dan de 3-merentocht: 88 km door de

Kitzbüheler Alpen, langs de Zeller See, Klammsee en Ritzensee – perfecte Insta-fotoplekjes en zwemstops inbegrepen. Op de Extreme Scream Tour met 104 km en 1.400 hoogtemeters laat de regio zijn tanden zien – en een aantal hoogtepunten zoals de Pillersee, de kasteelruïne Pass Strub en de Screaming Fountain. Wie Leogang

onveilig wil maken, kan dat doen met de korte Forsthofalm-tocht (5,9 km), de uitdagende Schwarzeotal-tocht (26,9 km) of de indrukwekkende Fieberbrunn-tocht (36,8 km) – ook een vast beginpunt op de bucketlist Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn. Een bucketlist die minstens zo lang is als de naam van de regio.



© Yvonne Hoerl Print

Alles over de gravelbestemming:

Österreichs größte Bike-Region
Saalbach Hinterglemm Leogang Fieberbrunn
bike.saalbach.com

Overnachten bij gravelspecialisten:

Biohotel Rupertus****
rupertus.at

Meer gravelbike hotels en regio's

gravelbike-holidays.com
#MyPlace2Bike



Verliefd op de Caraïbische kleuren van de Weissensee

Rond de Weissensee kun je je Instagram-filter uitzetten, want het kleurenspel op het meer is uniek en de mountainbikemogelijkheden rondom zijn ook niet mis. Als je voor het eerst op de oever staat, denk je dat je in de Caraïben bent beland. En als je met de Sommerbergbahn omhoog gaat naar 1.324 meter boven het meer, weet je dat je de Caraïbische zee niet nodig hebt als je het meer ziet liggen tussen de bergtoppen.

3 MTB-routes om op te warmen

De regio in het zuidwesten van Karinthië geldt niet voor niets als een speciale insidertip voor mountainbikeliefhebbers. Want net zoals het meer weigert te veel ontwikkeld te



©Regitnig Hotel und Chalets





© Tobias Köhler



© Tobias Köhler

worden, doet de berg dat ook. De downhill trails zijn met een instinct voor avontuur aangelegd – waaronder de Weissensee Trail (2,7 km / 370 hoogtemeters), die begint bij de Naggl Alm – en hebben allemaal een natuurlijk verloop. Kort voor het dalstation is er een klein, fijn technisch parcours om op te warmen en in te rijden voordat je naar grote hoogten gaat. Als je de voorkeur geeft aan een meer exotisch ritje op de Caribische Weissensee met zijn witte (st)randen, kun je kiezen voor Bike&Boat – neem de Weissensee liner naar de andere kant van het meer, geniet van dat extra vakantiegevoel en vervolg je fietstocht fris uitgerust aan de andere kant van het meer.

Basecamp met uitzicht op het meer

We vinden onze fiets-thuisbasis midden in het centrum: het door een familie gerunde See-Aktivhotel Regitnig****. Sinds 1911 ontvangt de familie Eder, gasten voor een zomervakantie direct aan de oever van de Weissensee. Vandaag de dag bieden moderne chalets, gezellige kamers, het eigen strand en de spa aan het meer, de perfecte



© Tobias Köhler

uitvalsbasis voor een actieve vakantie. Gastheer Michael is zelf gediplomeerd fietsgids en laat gasten samen met lokale gidsen zijn favoriete tochten zien rond de Weissensee en in de Gailtaler Alpen. Na de tour wacht een duik in het turquoise-groene water – of een zonnig plekje op het terras aan het meer. En 's avonds? Regionale gerechten uit de Karinthische keuken, geserveerd met uitzicht op het meer om de dag af te sluiten.

Overnachten bij gespecialiseerd fietshotel

See-Aktivhotel Regitnig
Hotel & Chalets****,
Weissensee,
regitnig.com

Meer fietshotels en -regio's

bike-holidays.com
#MyPlace2Bike



Racefietsplezier in de vierlandenhoek van het Bregenzerwald



© Sebastian Stiphout
Bregenzerwald Tourismus

In het westen van Oostenrijk, tussen het Bodensee en de Arlberg, wacht racefietsers een echt juweel: het Bregenzerwald. De kleine maar prachtige racefietsregio in Vorarlberg ligt in de vierlandenhoek – vlak naast Duitsland, Zwitserland en het Vorstendom Liechtenstein. Onbeperkte toermogelijkheden ontmoeten traditionele dorpen, alpenpaswegen, smakelijke bergkaas en veel pure natuur. Als je op zoek bent naar de combinatie van fietsen, hoogtemeters, rust en eens even wat anders, dan vind je het hier.

Een fietsvakantie in het Bregenzerwald begint vaak met een vriendelijk “Grüßä di!” en eindigt met een dampend bord kaasknoedels. Daartussen liggen dagen vol schilderachtige passen, zacht glooiende

valleiroutes en uitdagende tochten door het bergmozaïek van Vorarlberg. De klassiekers zoals de Hochtannbergpas, de Faschinajoch, de Furkajoch of de Flexenpas vereisen uithoudings- en doorzettingsvermogen, maar ze belonen je met alpenpanorama’s uit een prentenboek en fascinerende uitzichten. Wie het liever wat rustiger aan doet, vindt op de Lorenapas of op de rustige zijwegen in het Rohrmoostal ideale routes voor de ‘easy rides’. Juist deze mix van uitdagende etappes en rustige stukken maakt de regio zo aantrekkelijk – of je nu op jacht bent naar hoogtemeters of gewoon wat ontspannen kilometers wilt maken het ligt hier allemaal voor je wielen.



Drie passen in één keer - het beste van Vorarlberg

Als je klaar bent voor een bijzondere uitdaging, moet je het legendarische trio van de drie passen maar eens verorberen: de route begint in het charmante dorpje Au en voert je over de Hochtannbergpas, verder naar de Flexenpas via Lech, naar het Klostersdal en uiteindelijk naar Bludenz. De tocht combineert sportieve uitdagingen met landschappelijke hoogstandjes: meer dan 2.000 hoogtemeters, drie Alpenpassen en veel haarspeldbochten. De fietsroutes leiden je hier door prachtige kloven, en schaduwrijke bossen, naar alpine hoogten met dan weer geweldige afdalingen. Eenmaal aangekomen in Bludenz nodigen kleine cafés je uit voor een welverdiende pauze voordat de terugweg je opnieuw verrast met nieuwe weidse uitzichten.



Wereld van contrasten

De overgang van het Bregenzerwald naar het Bodensee is bijna naadloos - en dat is precies wat de regio zo bijzonder maakt. Het ene moment fiets je op een hoogte van meer dan 1.500 m, het volgende moment fiets je langs het grootste binnenwater van Centraal-Europa. Het zijn deze contrasten die het Bregenzerwald kenmerken. Afzondering en uitgestrektheid, authenticiteit en moderne gastvrijheid, traditie en innovatie. De regio is ook een pionier op het gebied van architectuur: hout, glas en heldere lijnen kenmerken de dorpen - traditioneel geworteld, maar met een blik op de toekomst. Overnachten kan je in stijl bij echte fietshotels zoals het Gämsle Hotel in Schoppernau of Hotel Bären met het trendy

Café Deli - beiden zijn perfecte toevluchtsoorten voor sportieve en actieve geniators.

Rust vinden in de natuurlijke wellness van het bos

Na een intensieve dag in het zadel biedt het Bregenzerwald een rustgevend contrastprogramma voor ontspanning. De natuur speelt hier de hoofdrol in het wellnessprogramma met diverse originele activiteiten. Bijzonder populair: de blotevoetenpaden in Reuthe of een bezoek aan het veenbad in Sibratsgfall - ideaal om vermoeide benen te revitaliseren en nieuwe energie op te doen voor de volgende etappe. Wie liever klassiek ontspant, kan terecht in de wellnessruimtes met sauna en panoramisch uitzicht in Hotel Bären of Gämsle.

Intensief. Authentiek. Verrassend.

Het Bregenzerwald lijkt op het eerste gezicht misschien klein, maar de diversiteit, het karakter en de nabijheid van de natuur maken het tot een van de avontuurlijkste fietsregio's in de Alpen. Het gaat hier niet om records, maar om echte

ervaringen. Het gaat om gastvrijheid, plezier, de juiste hoeveelheid uitdaging en het goede gevoel om iets nieuws te ontdekken. Van ontspannen valleiroutes tot uitdagende, zware etappes – er is hier voor elk type racefietser wat wils. En iedereen die wel eens door de

smakelijke Alpenweiden heeft gefietst, de passen heeft bedwongen en van de zonsondergang boven het kaasplankje heeft genoten, zal het begrijpen: In het Bregenzerwald tellen niet alleen de kilometers op de fiets, maar ook die andere intense momenten.



Meer info
over de regio:
bregenzerwald.at



Fietshotels in het Bregenzerwald:

Gämsle Hotel, Wirtshaus &
Mehr... : gaemsle.at

Hotel Bären & Café Deli***
baerenmellau.at

Voor meer fietsregio's:
roadbike-holidays.com

Bled / Hotel & Glamping Ribno Alpine Resort**** Het eerste 'Zero Waste Hotel' in Europa

Wij vonden een zeer speciaal hotel voor onze lezers die naar wierderland Slovenië willen trekken om de geweldige fietsmogelijkheden van het land te ontdekken. Ben je een hotelslaper of een kampeerliefhebber? Hou je van luxe en glamour of zoek je juist de nabijheid van de natuur? Voor welk type vakantie je ook gaat – in het Hotel & Glamping Ribno Alpine Resort in het kleine dorpje Ribno in Boven-Karniola kun je het allebei hebben!

Hier, op een steenworp afstand van Bled, vinden fietsfanaten het beste van twee werelden: verblijf in het door een familie gerunde 4*-hotel



of in de avontuurlijke houten huisjes van het glampingsdorp. Glampergenieten van de natuur en alle voorzieningen van het hotel. Een



Sloveense 'Secret Escape fietsvakantie' midden in de afzondering tussen de rivier de Sava en een klein sparrenbos.

Bandensporen in plaats van voetafdrukken: duurzaam reizen in Slovenië

Resort manager & mastermind Matja is zelf een gepassioneerd fietser – hij en zijn gidsen laten je de mooiste plekjes van Opper-Karnië zien tijdens begeleide fietstochten. Ze beginnen direct voor de deur – rond het meer van Bled met het unieke eiland Blejski Otok, in het Triglav Nationaal Park of naar de Julische Alpen. En na de fietstocht? Afkoelen in het meer, de natuurlijke zwembijver of het bubbelbad op het terras!

© Katarina Strgar



© Felix Saller



© Felix Saller



Als je op zoek bent naar natuur en de ongerepte buitenspeeltuin rond Bled wilt verkennen, dan ben je in het Ribno Alpine Resort aan het juiste adres: Het fietshotel zet zich sinds 2018 in voor duurzaamheid en is het eerste (en tot nu toe enige!) zero waste hotel in Slovenië dat vakanties aanbiedt in harmonie met de natuur: de inzet voor milieubescherming, met name op het gebied van afval, drinkwater en respectvolle omgang met voedsel, is voorbeeldig – het resort was het eerste hotel in de EU dat in 2022 het Europese zero waste certificaat met twee sterren kreeg.

Overnachten bij gespecialiseerd fietshotel

Hotel & Glamping
Ribno Alpine Resort**** Bled
hotel-ribno.si

Meer fietshotels en -regio's

bike-holidays.com

#MyPlace2Bike





Cyclalive Magazine fietst Europa rond en deelt haar fietsavonturen met jou via het geprinte magazine, online magazine en social media.

Wil je ook meer te weten komen en al beginnen likkebaarden van al die mooie fietsbestemmingen waar je misschien nog nooit aan dacht?

Volg ons dan op **Instagram!**



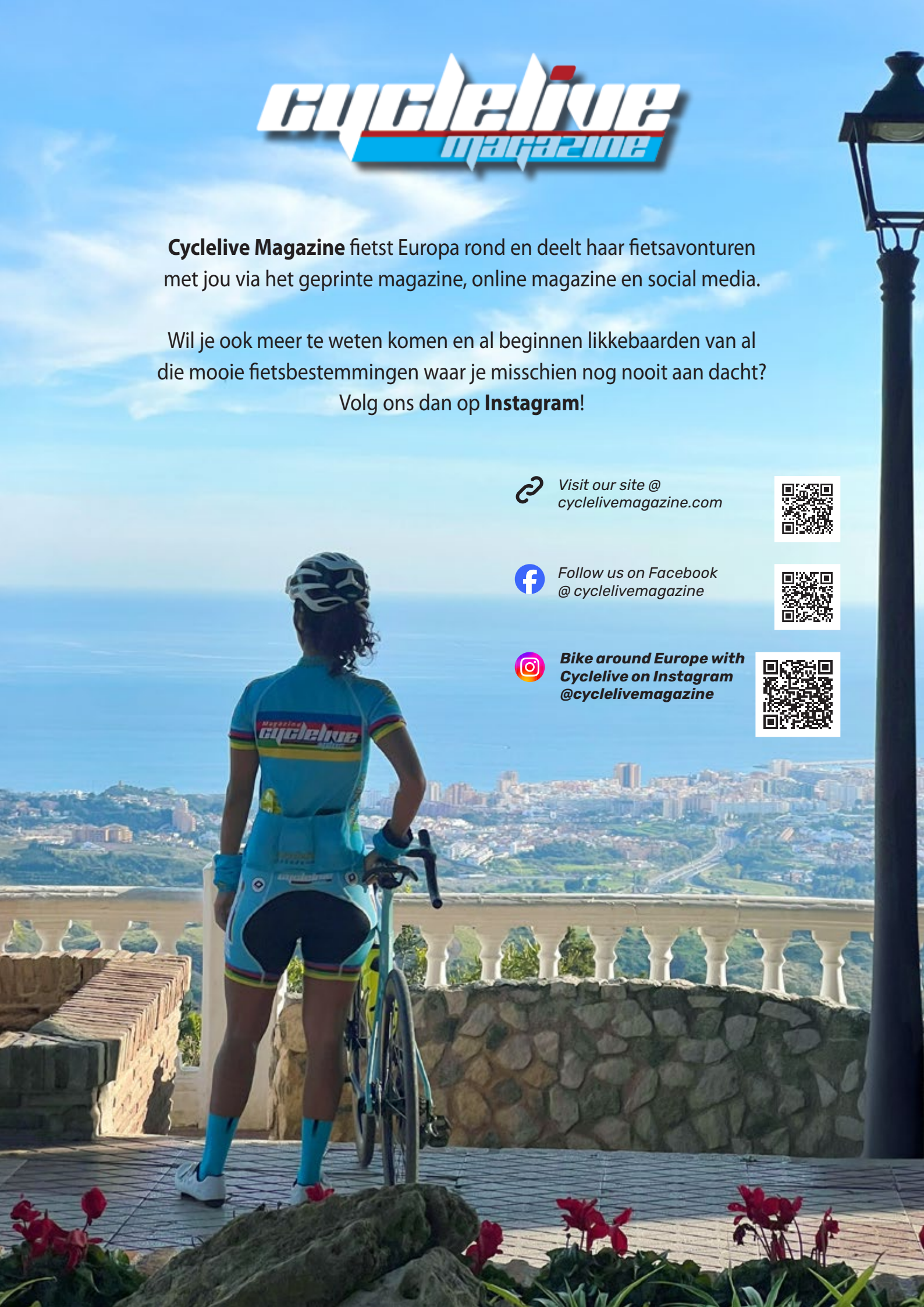
Visit our site @
cyclelivemagazine.com



Follow us on Facebook
@ [@cyclelivemagazine](https://www.facebook.com/cyclelivemagazine)



Bike around Europe with
Cyclalive on Instagram
@ [@cyclelivemagazine](https://www.instagram.com/cyclelivemagazine)



ONTDEK DE NIEUWE C5 AIRCROSS



TOT
8
JAAR

CITROËN.
WE CARE
GARANTIE



VANAF NU BESTELBAAR

De meest ruime, comfortabele en hightech SUV die we ooit gemaakt hebben.

€ 31.990⁽¹⁾ incl. BTW

GECOMBINEERD VERBRUIK: 5,5 - 5,7 L/100 KM · 128 - 147 G/KM (WLTP)

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): [citroen.be](https://www.citroen.be)

Het verbruik en de CO₂-uitstoot is bepaald volgens de World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) volgens de normen R (EC) Nr. 715/2007, R (EU) Nr. 2017/1153 en R (EU) Nr. 2017/1151. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

(1) Verkoopprijs incl. BTW bij aankoop van een nieuwe New C5 Aircross Hybrid 145 pk Automatic YOU zonder opties. Aanbod voorbehouden aan particulieren, geldig van 01/07/2025 tot 31/07/2025, in het Belgische netwerk van Citroën. (2) De gratis 8 jaar garantie Citroën We Care is een uitbreiding van de 2 jaar standaardfabrieksgarantie met 6 jaar op basis van 160.000 km / 8 jaar (of 96 maanden) (totdat een van beide termijnen is bereikt, hierbij verduidelijkt dat de wettelijke garantie niet wordt beperkt door deze termijnen). De uitbreiding van de fabrieksgarantie beperkt de rechten van de consument niet in het kader van zijn wettelijke garantie. Aanbieding geldig voor particulieren en professionelen (uitgezonderd Citroën Holidays, taxi's, voertuigen met chauffeur, ambulances en andere noodvoertuigen, rijsschoolwagens, medische voertuigen, voertuigen bestemd voor kortetermijnverhuur of betalend personenvervoer, brandweervoertuigen, voertuigen ingeschreven op naam van een Stellantis-retailer en voertuigen die worden gewijzigd of worden gebruikt in races of rally's) bij aankoop van een nieuwe wagen Citroën van 01/07/2025 tot en met 31/07/2025 in het Belgische Citroën netwerk van officiële verkooppunten, niet geldig voor online aankoop. Niet inwisselbaar voor een gelijkwaardige korting, contanten of andere voordelen. Voorwaarden beschikbaar in de Citroën verkooppunten in België.

Druk- en typefouten voorbehouden. Afbeeldingen niet bindend. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 2 2066800.



CITROËN

Kom langs in één van onze verkooppunten:

Felix Herentals

Hemeldonk 4, 2200 Herentals
T 014 28 37 00

Felix Brecht

Heiken 66, 2960 Brecht
T 03 660 26 00

Van Gansen Ekeren

Leugenberg 105, 2810 Ekeren
T 03 660 09 00

Concap - jouw brandstof voor topprestaties

Concap is ontwikkeld voor en door sporters.

Bij Concap geloven we dat iedereen het beste uit zichzelf kan halen. Daarom bieden wij hoogwaardige én betaalbare sportvoeding en supplementen die jouw lichaam op een gezonde manier ondersteunen — voor, tijdens en na elke inspanning.

Kwaliteit waarop je
kan vertrouwen



Vrijblijvend persoonlijk
advies in onze winkels
of online



Voordeelacties &
scherpe promoties



Wil je weten wat het beste werkt voor jouw doelen? Vraag vrijblijvend gratis advies op maat via de winkel of het online formulier op onze website.

Ontdek onze superpromoties.

Schrijf je in voor onze nieuwsbrief en blijf als eerste op de hoogte van nieuwe producten, acties en artikelen!