

## Verslag van Robert Carlier van zijn Bordeaux-Parijs (628 kilometer in 21 uur en 43 minuten)

"Created in 1891, Bordeaux – Paris was one of the oldest and longest one-day cycling events in the World" zo is te lezen op de site (<http://www.bordeauxparis.com>). Vanuit een onverwachte bron werd ik gewezen op het bestaan van deze rit. Half serieus zei hij: ben je al aan het trainen voor BP? Om eerlijk te zijn: ja, hoewel ik dat zelf nog niet wist. Nu spreken mij in de eerste zin twee dingen bijzonder aan, "longest" en "one-day", en vrij impulsief heb ik besloten om mij in te schrijven. Inmiddels zijn er fietsevenementen die vele malen langer zijn dan BP, maar de toevoeging "one-day" maakt het wel heel speciaal. Het gaat hier om een race en natuurlijk wilde ik de 628 kilometer binnen één etmaal afleggen. Officieel krijgen de deelnemers 32 uur voor het hele traject, maar ik legde de lat wat hoger voor mijzelf. Eigenlijk legde ik de lat lager in dit geval.

Op zaterdag 31 mei sta ik met ongeveer 500 anderen aan de start van het onderdeel Ultra Raid. Het aandeel 'velo speciaal' is op een hand te tellen: ik zie twee collega-liggers en twee tandems. Er hebben zich veel fietsers ingeschreven die voor een club rijden en dezelfde shirtjes dragen. De start is om tien uur en als gekken gaan ze van start. Allemaal willen ze zich aansluiten bij de eerste groep. De eerste kilometers zijn vlak en volgen een rivier. Ik kan ook flink snelheid maken en schuif de ene na de andere renner voorbij. Toch houd ik een oogje op mijn hartslag, want ik heb beloofd niet te 'hoog' te starten. Dit lukt deels. De groep is als een lange sliert door het landschap als in de verte een spoorwegovergang opdoemt. Jawel, er komt een trein. Wie gaat het nog halen onder de bomen door te rijden? Ik ben net te laat. Als een schaar knipt deze trein de sliert in tweeën en de kop is al volledig uit zicht als de staart weer in beweging komt. Dan gaan we klimmen.

Mijn trainingsritten zijn voor het overgrote deel over Nederlandse fietspaden afgewerkt en bijna alles reed ik solo. Nu is alles anders, want ik moet mijn tempo aanpassen aan racefietsers en we gaan over diverse kleine klimmetjes over smalle wegen. Klimmen is zeker niet mijn sterke punt en telkens word ik ingehaald door racefietsers als de hellingshoek weer uitslaat. Gaat het vervolgens omlaag, dan sla ik weer mijn slag en zo kom ik telkens dezelfde mensen tegen gedurende het eerste uur. De eerste controlepost na 70 km gebruik ik om een bidon te vullen en direct weer door. Dit herhaal ik bij de tweede controle en hiermee schiet ik in het klassement omhoog, omdat vele even stoppen om te eten.

De meeste renners waar ik nu tussen rij hebben niet meer bij zich dan proviand voor een paar uur en in de minuscule zadeltasjes past hooguit een binnenbandje met pomp. Ik heb eten, kleding en reservemateriaal bij mij voor de hele rit in de M5-tas. Anders dan tijdens brevetten zijn volgauto's toegestaan op het parkoers en vanuit de raampjes krijgen de renners het een en ander toegeschoven. Een hele karavaan aan auto's, campers en busjes met reservewielen en complete fietsen op de daken komt mij voorbij als ik tijdens een langere klim ver achterop de groep raak. Natuurlijk haal ik deze allemaal weer in tijdens de afdaling en zo ontstaat er een nieuw patroon.

Het landschap wordt glooiender en ik schuif een paar groepen naar voren op. Dit kost overigens steeds meer tijd, omdat ik mij tussen snellere renners bevind. De route is geweldig goed gemarkeerd met gele pijlen en bij gevaarlijke kruisingen staan verkeersregelaars. Lange tijd rij ik met twee renners in mijn zog, tergend langzaam een grote groep tegemoet. Eindelijk halen we ze in en van de renners krijg ik een schouderklopje: toch leuk.

Met een groep van zeker 40 renners en hun karavaan aan auto's rijden wij de nacht in. Nu komt mij favoriete element van BP: de motorescorte. In een woord: geweldig! Voorzien van heuse Tour-de-France toeters, zwaailichten en mega-koplampen gidsen zij ons door de nacht. Een op kop en een achterop. Ieder 'stop'-bord, iedere rotonde, alle stoplichten: allemaal zijn zij kansloos, want van de motormannen krijgen wij overal voorrang op al het overige verkeer.

Als ik een nacht doorfiets, komt vrijwel altijd de dip bij het opkomen van de zon. Dit keer niet. Nu komt de dip rond 4 uur 's nachts en hij komt hard en spontaan! Door het enorme gemak van de motorescorte en het licht van de volgauto's sta ik niet te popelen om de groep te verlaten, maar eigenlijk ben ik verschrikkelijk aan het suffen in de groep. Zelfs als wij horizontaal fietsen komt het tempo maar net in de 30 km/u. Tijdens het klimmen ben ik helder, maar gaan we dalen en houd ik de pedalen stil dan heb ik moeite met wakker blijven. Ik baal dat ik mijn reddingsdeken ben vergeten, want ongewild scan ik de omgeving op mogelijk slaapplekken. Frappant hoeveel aantrekkelijke plekje's er dan zijn. Toch blijf ik bij de groep, maar ik besluit

bij de volgende controle te rusten.

Na wat rusten, een beker cola en nu de zon eenmaal opkomt is de dip geheel voorbij. Ik kan weer lekker fietsen. Ik ben alleen en het is nog maar 58 km naar Parijs. Deze laatste kilometers doen mij erg goed, ik geniet weer volop en kom tot de conclusie dat racefietsen en ligfietsen in dit landschap niet zo goed samen gaan. Het tempo is weer terug en de laatste kilometers door Parijs is alles weer afgezet voor de BP-fieters en ik scheur door de bochten alsof het een uurs-tijdrit is. Bij de finish word ik geïnterviewd door een dame die naar mijn velo couche vraagt. In gebroken Frans antwoord ik dat de fiets voortreffelijk rijdt, maar dat ik nu echt toe ben aan een echt bed. Ik vond het een geweldige ervaring en rijd de afstand ruim binnen een dag.