



DE REGELS

GIDS VOOR
PEDAALRIDDERS



Velominati

GENOOTSCHAP VAN HET WIEL

Velominati.com

is een van 's werelds

POPULAIRSTE

en snelst groeiende

wielerwebsites.

TROUWE lezers

van over de hele wereld

bezoeken regelmatig

de SITE die

werd gelanceerd

OM DE **PASSIE**

voor het

WIELRENNEN

uit te dragen.

REGEL #6

ONTSPAN, EN JE
BENEN ZULLEN
VOLGEN.

REGEL #37

DE POTEN VAN DE
BRIL DIENEN TE
ALLEN TIJDE OVER
HET BANDJE VAN DE
HELM GEPLAATST TE
WORDEN.

REGEL #72

LAAT VOORAL JE
BENEN SPREKEN.

REGEL #11

JE GEZIN STAAT
NIET OP DE EERSTE
PLAATS. DAAR STAAT
JE FIETS.

REGEL #45

ZET JE STUURPEN
ZO LAAG MOGELIJK.

DE REGELS

Essentieel voor elke wielrenner



Velominati
GENOOTSCHAP VAN HET WIEL

KOSM • S

Kosmos Uitgevers, Utrecht/Antwerpen

Inhoud

// Voorwoord door wielerverslaggever William Fotheringham 9

// Proloog 15

DEEL I: De discipel 19

Regel 1: Houd je aan de Regels **Regel 2:** Geef het goede voorbeeld
Regel 3: Verlicht de niet-ingewijde **Regel 4:** Alles draait om de fiets
Regel 11: Je gezin staat niet op de eerste plaats. Daar staat je fiets
Regel 12: De juiste hoeveelheid fietsen die je nodig hebt, bedraagt $n+1$
Regel 13: Als je moet koersen met rugnummer 13, draag dat dan ondersteboven
Regel 24: Snelheden en afstanden worden uitgedrukt in kilometers
Regel 25: De fietsen op het dak van je auto dienen meer waard te zijn dan de auto
Regel 43: Hang niet de eikel uit
Regel 47: Tripels zijn om te drinken, niet om mee te fietsen
Regel 51: Polsbandjes van Livestrong zijn als cockrings voor je armen
Regel 58: Steun je plaatselijke fietsenwinkel **Regel 77:** Heb eerbied voor de natuur; laat geen rommel achter
Regel 81: Schep niet op
Regel 89: Spreek alles correct uit

DEEL II: De rit 65

Regel 6: Ontspan, en je benen zullen volgen **Regel 20:** Er zijn slechts drie remedies tegen pijn
Regel 38: Speel geen haasje-over **Regel 39:** Ga nooit zonder bril de weg op
Regel 42: Een koers mag nimmer voorafgegaan worden door een zwemwedstrijd of gevolgd worden door een hardloophwedstrijd
Regel 49: Houd de wielen op de grond
Regel 55: Verdien je bochten **Regel 59:** Wijk niet van je lijn af
Regel 63: Geef richting aan als je afslaat **Regel 64:** Het vergt tijd en ervaring om met vertrouwen bochten te kunnen aansnijden
Regel 67: Doe je kopwerk **Regel 68:** De kwaliteit en niet de kwantiteit van een rit is maatgevend
Regel 79: Verdedig je dorpsgrenzen **Regel 83:** Wees zelfredzaam
Regel 84: Houd je aan de Code **Regel 85:** Daal af als een prof
Regel 86: Wees geen halfwielers **Regel 87:** De rit begint op tijd. Voor iedereen
Regel 88: Rijd gelijkmatig

DEEL III: De fiets 113

Regel 8: Zadel, stuur en banden dienen goed bij elkaar te passen
Regel 26: Zorg dat je fiets fotogeniek is **Regel 29:** Geen Europese Uitwendige Zadeltassen **Regel 30:** Geen fietspompjes aan het frame
Regel 34: Er bestaan niet voor niets aparte schoenen en pedalen voor mountainbikes **Regel 40:** Banden dienen te worden aangebracht met het merklabelel boven het ventiel **Regel 41:** De snelspanners moeten altijd in dezelfde positie staan **Regel 48:** Het zadel dient horizontaal en zo ver mogelijk naar achteren geplaatst te zijn
Regel 54: Geen aerodynamisch stuur op je wegfiets **Regel 57:** Geen stickers **Regel 60:** Weg met de verstelmoer en het dopje van je ventiel
Regel 61: Een zadel is hard en glad **Regel 65:** Koester en onderhoud je fiets **Regel 66:** Geen spiegels **Regel 69:** Koersschoenen en -fietsen zijn gemaakt om mee te koersen **Regel 73:** Rem- en versnellingskabels moeten de juiste lengte hebben **Regel 74:** Gebruik alleen V-meters of kleine fietscomputers **Regel 75:** Nummers zijn voor in de koers

DEEL IV: De estheet 159

Regel 7: Zonafscheidings dienen te worden gecultiveerd en bijgehouden **Regel 14:** Koersbroeken zijn zwart **Regel 15:** Bij een leiderstrui hoort ook een zwarte broek **Regel 16:** Respecteer de trui
Regel 17: Het ploegentenu is bedoeld voor de leden van de ploeg
Regel 18: Weet wat je aantrekt; draag niet van alles door elkaar
Regel 19: Stel jezelf voor **Regel 21:** Slechtweerkleding is voor slecht weer **Regel 22:** Koerspetjes zijn voor op de fiets **Regel 23:** Maak je alleen klein als je demarreert **Regel 27:** De lengte van sokken en schoenen dient perfect te zijn **Regel 28:** Sokken kunnen verdomme alle kleuren van de regenboog hebben **Regel 31:** Reservebanden, multitools en ander gereedschap dienen in de zakken van de koerstrui te worden opgeborgen **Regel 32:** Kamelen hebben bulten: drinksystemen zijn uit den boze **Regel 33:** Scheer je wapens **Regel 35:** Geen vizier op de weg **Regel 36:** Gebruik alleen speciale fietsbrillen
Regel 37: De poten van de bril dienen te allen tijde over het bandje van de helm geplaatst te worden **Regel 44:** Je houding is belangrijk
Regel 45: Zet je stuurpen zo laag mogelijk **Regel 46:** Zet je stuur vlak
Regel 50: Gezichtsbehaving dient zorgvuldig bijgehouden te worden
Regel 53: Houd je uitrusting schoon en als nieuw **Regel 56:** Alleen espresso of macchiato **Regel 62:** Gij zult niet met een koptelefoon op fietsen **Regel 76:** Hang je helm aan je stuurpen **Regel 78:** Verwijder het overtollige **Regel 80:** Wees altijd zorgvuldig nonchalant **Regel 82:** Dicht het gat

Regel 5: Niet zeiken, doorgaan **Regel 9:** Als je in slecht weer eropuit gaat, ben je gewoon een bikkel. Punt **Regel 10:** Het wordt nooit makkelijker, je gaat gewoon steeds harder **Regel 52:** Drink met mate **Regel 70:** Het doel van meedoen is winnen **Regel 71:** Train fatsoenlijk **Regel 72:** Laat vooral je benen spreken **Regel 90:** Schakel nooit naar het binnenblad **Regel 91:** Geen eten tijdens trainingsritten korter dan vier uur

// Finale 261

// Dankwoord 263

// Fotoverantwoording 266

// Verklarende woordenlijst 267

// De Regels 282

// Het Genootschap van het wiel, oftewel de 'Hoeders' 286

Deel I

De discipel

Het proces om een Wielerdiscipel te worden is lang en geleidelijk. Het begint misschien bij het gevoel van vrijheid dat we ervaren als we voor het eerst op een fiets vooruit weten te komen zonder te wiebelen en te vallen. Of misschien is het ontstaan toen we voor de eerste keer het stuurlint vervangen en we pas werkelijk doordrongen raakten van de schoonheid van onze machine. Of misschien komt het voort uit het vertrouwde, bedrukte gevoel, soms zelfs een gevoel van verlies, dat ons bekruipt als we om redenen die buiten onze macht liggen enige tijd gescheiden zijn van onze fiets.

Wielrennen is een moeilijke sport. Niet op de manier zoals het moeilijk is om een schedelbasisfractuur op te lopen met rugby of American football. Niet zoals het moeilijk kan zijn om je hoofd in een zwembad boven water te houden. Niet moeilijk zoals het raken van een bal met een knuppel. Het is moeilijk in de zin dat onze ritten worden uitgedrukt in uren, en honderden kilometers. Het is moeilijk omdat onze grootste belemmering niet de fiets of het parcours is, maar onze geest: we moeten de verleiding weerstaan om binnen te blijven als het met bakken uit de hemel komt, we moeten de moed hebben om door te gaan als onze benen pijn doen, en voldoende standvastigheid tonen om bittere kou, verzengende hitte en alles daartussenin te doorstaan.

Renners denken anders. We streven ernaar de hoogste bergen zo snel mogelijk over te komen; we snakken ernaar zo hard mogelijk over de smalste en ruigste Noord-Europese boerenweggetjes te jakkeren. Als we het gordijn opentrekken en we de donderwolken en de kletsnatte wegen zien, weten we niet hoe snel we onze wielersplunje aan moeten schieten om ons zo snel mogelijk te kunnen onderdompelen in de woeste glorie van De Rit.

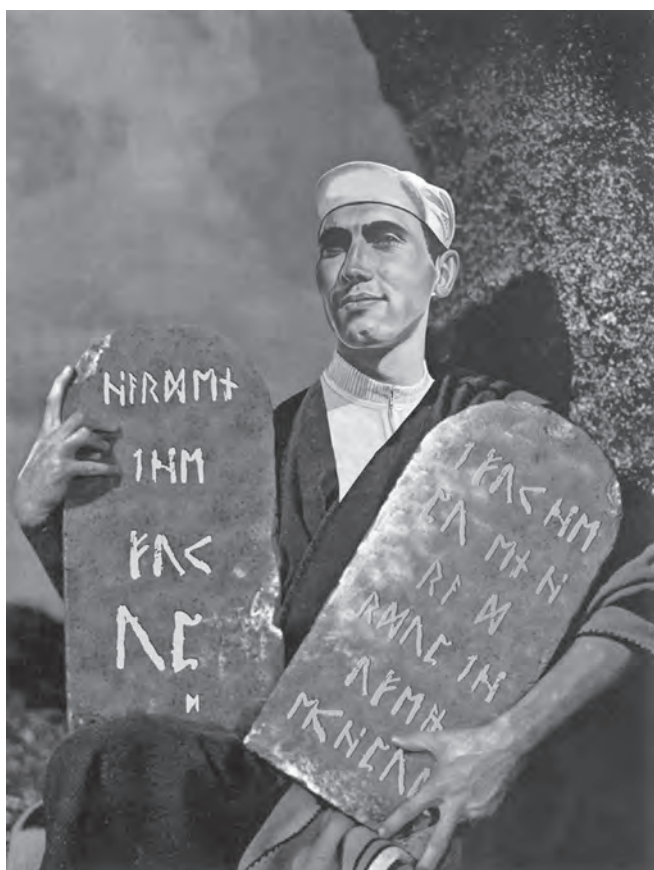
Als een renner zegt dat hij zich heel goed voelt, bedoelt hij daar iets anders mee dan de meeste mensen. De Wielerdiscipel moet leren zijn inspanningen te doseren, zelfs als zijn longen uit elkaar dreigen te klappen en zijn hart uit zijn borstkas knalt, je lichaam zo verzuurd is dat zelfs je kaken er pijn van doen, je benen aanvoelen als brandende kolen en het gezichtsvermogen hapert.

Op dat moment proberen nog een beetje harder gaan, is wat wij verstaan onder je 'heel goed' voelen.

Wielrennen kent een rijke en complexe geschiedenis. Iedere renner, elke ploeg, elke trui en elk onderdeel heeft zijn eigen historie. In veel gevallen hebben ze ook een persoonlijke en nostalgische band met ons leven. Als we bergop onze schaduw najagen of onszelf weerspiegeld zien in het kletsnatte Vlaamse asfalt, schieten de beelden van onze helden – visioenen van Merckx, Coppi, Hinault – door ons hoofd.

Hoewel deze sport diepgewortelde tradities kent, is hij tegelijk hypermodern en omarmt hij via technologie en wetenschap de vooruitgang, waardoor de complexiteit alleen nog maar toeneemt. We putten inspiratie uit het verleden, maar onze werkelijke drijfveer is vooruitgang: lichter, stijver materiaal, ademende kleding die het vocht beter afvoert, of het nu van ons lichaam afkomstig is of uit de lucht komt vallen. Toch staan deze stappen niet op zichzelf: ze maken allemaal deel uit van de context van onze sport en de weg die we gezamenlijk hebben afgelegd.

Deze dualiteit biedt perspectief en laat ons groeien zonder onze afkomst te vergeten. Ze stelt ons in staat in te zien dat een Velominatus een Wielerdiscipel van de hoogste categorie is. We slijten onze dagen zoekend naar de wezenlijke kern die onze sport zo bijzonder maakt, en de manier waarop die kern in de bonte wielerkleuren verweven zit. Dat is het bestaansrecht van de Velominati. Dit is ons gevecht - onze erecode - onze zonde.



Eddy Merckx, de Profeet, liet ons de V-tafelen na.

REGEL # 1 // HOUD JE AAN DE REGELS



Ronde van Vlaanderen 1969. In misschien wel zijn sterkste seizoen ooit reed Eddy Merckx in een natte en regenachtige editie van de Ronde op zo'n tachtig kilometer voor de meet, solo voor het peloton uit. Omdat hij de wind vol tegen had, gaf zijn ploegleider hem de opdracht zich weer in te laten lopen. 'Bekijk het maar,' was het antwoord van de Profeet. Merckx doorkliefde het water op de weg naar Mont Velomis; hij liet zich op weg naar zijn bestemming door niemand dwarsbomen.

Een oude legende uit de Velominati-koker:

Hij stond boven op Mont Velomis, half mens, half fiets. Terwijl Hij de wereld overzag die Hij met zoveel moeite had gebouwd, realiseerde Hij zich dat Zijn volgelingen zwak waren geworden.

Ze klaagden over kou, regen, gevaarlijke afdalingen. Ze klaagden over wind, hitte, lange dagen in het zadel. Ze reden rond in versleten, niet bij elkaar passende tenues, met de Europese zadeltassen achter aan hun zadel bungelend. Met hun aftandse machines maakten ze alles waar Hij voor stond te schande.

En zo kwam het dat Hij hoog boven op Mont Velomis besloot weer op de fiets te stappen. En toen de wielen zacht zoemend op Zijn rollers weer tot leven waren gekomen, trapte Hij eerst Zijn wanhoop weg, daarna Zijn woede, om in een en al goedheid te eindigen.

Toen Zijn vuur eindelijk was omgezet in compassie en het zweet van Zijn machtige dijen op de oude rotsen onder hem neerdruppelde, nestelde Zijn geest zich diep in het gesteente van Mont Velomis: De Regels.

Mont Velomis torent als de berg Olympus uit boven een eeuw geschiedenis, boven de wielercultuur, diens traditie en etiquette, van de vroegste verrichtingen van Major Taylor en Henri Desgrange tot en met de verafgoding van Coppi, Bobet, Merckx en Hinault. Zijn schaduw reikt ver voorbij de uitvinding van snelspanner en derailleur – en alle andere vindingen die we inmiddels in onze prachtsport voor kennisgeving aannemen. De lessen die we op basis van de collectieve ervaring van iedere mecánicos in combinatie met hun veeleisende en pietluttige renners hebben geleerd, rollen van ons af als een rivier van zijn bedding. Het rennershart brandt allesverzendend als we proberen uit te stijgen boven datgene waartoe we onszelf in staat achten.

Als een renner in vol ornaat op zijn fiets stapt, staat hij niet op de schouders van reuzen; zulke renners bestijgen een hoge stapel geschiedenissen en legenden. Ze staan op de almachtige Mont Velomis.

Wij zijn renners. De rest van de wereld fietst.

Houd je aan de Regels.



REGEL # 2 //

GEEF HET GOEDE VOORBEELD

Het is voor iemand die de Regels kent verboden een ander te helpen deze willens en weten te overtreden.

Er is op een zeker moment door ieder van ons weleens geopperd dat we, omdat we de Regels gemaakt hebben, dat niet betekent dat we ons er ook altijd aan hoeven te houden. Dat klinkt in feite als een smoes van een op dopinggebruik betrapte renner: 'Ja, ik heb doping gebruikt en daarover gelogen, maar ik moest wel omdat de rest het ook deed.' Daar trapt toch niemand in, je kunt dit soort teksten dus net zo goed achterwege laten. Dus als een goede vriend je vraagt of hij al dan niet een spiegel aan zijn helm moet monteren, weet je instinctief wat je hierop moet antwoorden.

Maar wat nu als die vriend die spiegel echt wil, of zijn naasten hem op het hart gedrukt hebben dat ze zich heel wat beter zouden voelen als hij zo'n gedrocht aan zijn helm zou bevestigen, hoe stom het er ook uitziet? Is de afweging dat je voor lul rijdt als je geplet wordt door een achteropkomende vrachtauto versus de situatie dat je *niet* voor lul rijdt als je geplet wordt door een achteropkomende vrachtauto werkelijk je beste argument? Of zeg je gewoon: 'Tuurlijk, als je je daardoor veiliger voelt of als dat ervoor zorgt dat je door je wederhelft niet tot nader order tot slapen op de bank veroordeeld bent, hang 'm er dan maar aan.'

Ja, je weet dondersgoed wat het antwoord hierop moet zijn. We moeten onze mede-Velominati niet behoeden voor achteropkomende vrachtauto's, ander verkeer of zelfs echtgenotes: het is onze taak ervoor te zorgen dat ze altijd perfect gesoigneerd de weg op gaan, op een schone en tot in de puntjes afgestelde fiets, en dat dit perfecte plaatje niet verstoord wordt door een krankzinnige actie als het aantrekken van een geel veiligheidshesje of het monteren van een spiegel op de helm omdat dat nu eenmaal veiliger is. Je kunt niet vaak genoeg benadrukken dat voor dat soort spullen in de garderobe of uitrusting geen plaats is en dat ze het risico lopen te worden buitengesloten door de rest van het rennersgilde (dat ongetwijfeld wel weet hoe het hoort, als je je tenminste naar beste eer en geweten van je taak hebt gekweten). Als ze van geen wijken willen weten, rest je niets anders dan je gewonnen te geven en te verklaren dat je je handen ervan aftrekt. Als de overtreder na een paar weken of maanden zijn fout heeft ingezien, volstaan zijn verontschuldigen en bedankjes. Je kunt je in stilte en in alle bescheidenheid laven aan het feit dat jij je aan je woord hebt gehouden, en dat het gezond verstand en de goede smaak eens te meer hebben gezegevierd.



REGEL # 3 //

VERLICHT DE NIET-INGEWIJDE

Hoeveel redenen je ook denkt te hebben voor het willens en wetens overtreden van de Regels, ze zijn nooit goed genoeg.

Voor de niet-ingewijden lijken de Regels vaak willekeurig en geheimzinnig. Maar voor de Velominatus zijn de regels betekenisvol en de eerste stap op weg naar Wielerverlichting. Hoe eenzaam het bestaan van een renner ook kan zijn, uiteindelijk komen we altijd andere renners tegen. Regel 3 behelst de verantwoordelijkheid jegens onze sport om andere renners te helpen hetzelfde pad te kiezen als wijzelf.

Voor Regel 3 is het noodzakelijk te onderkennen dat de Regels van niemand en iedereen zijn. De Regels zijn gewijd door het altaar van de weg en door onze voorgangers tot wielertaditie gesmeed. Waag het niet te denken dat de Regels enkel betrekking hebben op uiterlijk of voortkomen uit ijdelheid. En denk ook niet dat deze uit noodzaak geboren en voor het nageslacht vastgelegde waarheden niet gestaafd zijn door miljoenen kilometers over kasseien, cols en winderige wegen. Aan deze collectieve kennis ontlenen de Regels hun kracht, omdat ze meer zijn dan de som der delen en staan voor decennia van leed en afzien in het zadel. Wie dit eenmaal inziet, zal de gebruikelijke kritiek dat de Regels bedoeld zijn voor de 'snobs van de weg', definitief naast zich neerleggen. Om het kort samen te vatten: de regels omtrent het bandje van je helm (Regel 37) en de

belettering op je banden (Regel 40) zijn er niet voor niets, en dat is tevens de reden dat het er goed uitziet.

Regel 3 is een oproep aan iedere Velominatus. Het komt er in wezen op neer dat zij die zich door onze voorgangers de juiste richting hebben laten wijzen, ieder ander die aan deze reis wil beginnen, moet bijstaan. Merk echter op dat Regel 3 niets zegt over de manier waarop we dat moeten doen. Je kunt ervoor kiezen streng te zijn; deze methode is effectief bij degenen met een zwart-witwereldbeeld, die neigen naar de kant van de Cognoscenti [hiermee wordt bedoeld op de experts - noot van de vertaler]. Maar met deze aanpak loop je het risico Regel 43 (Hang niet de eikel uit) te breken, of - nog erger - de renner van het Pad te laten afdwalen. Je kunt ook opteren voor een meer socratische methode en je opstellen als een wielersensei, die zijn leerling in de gelegenheid stelt op zoek te gaan naar zijn eigen innerlijke motivatie om het Pad te bewandelen. Het risico hiervan is te blijven steken in grillen of zelfs, Merckx verhoede, een gebrek aan discipline aan te kweken dat kan uitgroeien tot een vrijgeleide voor de misvatting dat de Regels een min of meer vrijblijvend karakter hebben. In beide gevallen zal het gidsen van de niet-ingewijde je vastbeslotener maken en je behulpzaam zijn bij het voltooien van je eigen reis.



REGEL # 4 //

ALLES DRAAIT OM

DE FIETS

Alles draait absoluut, ontegenzeggelijk en zonder enige twijfel om de fiets. Iedereen die het tegendeel beweert, is niet goed wijs.

‘Als een fiets sexy kan zijn, is die van mij dat zeker.’

Vol trots stond ik naast mijn nagelnieuwe machine, waar ik al zowat vijf jaar over had gedroomd. Het stalen ros, teruggebracht tot zijn meest basale verschijningsvorm, was met de grootst mogelijke zorg en aandacht gebouwd en nog voordat het goed en wel tijd was om de diverse onderdelen erop te monteren al een paar keer grondig herzien. Dus, ja, een fiets kan wel degelijk sexy zijn, en ja, dat gold zeker voor dit exemplaar.

In de tijd die het kost om een fiets te bouwen kan er veel veranderen. Het kostte me uiteindelijk meer dan vijf jaar voordat ik de fiets bezat waar ik die dag mijn vrienden de ogen mee uitstak. Technologie, de onderdelen die mijn helden gebruikten, de kleuren op het frame – met al deze dingen had ik geschoven als Vlaamse modder tussen doorweekte kasseien.

Het kiezen van een onderdeel is een proces dat weken dan wel maanden in beslag neemt. Het dient grondig te worden voorbereid en besproken met iedereen die te beleefd is om het gesprek af te kappen. Zelfs met deze voorbereiding is een fout niet uit te sluiten en moet een

onderdeel soms worden ingeruild voor eentje dat beter aanvoelt of beter aansluit bij de uitstraling van de fiets.

Dit staat los van elementaire vraagstukken zoals de afmetingen van het frame. In mijn jeugd reed ik stevast op fietsen die te groot voor me waren; het idee was dat ik er op weg naar volwassenheid (men beweert dat ik dat stadium nog altijd niet bereikt heb) na verloop van tijd groot genoeg voor zou zijn. Ik voelde er weinig voor om weer een te grote fiets aan te schaffen, maar een te kleine staat garant voor onoverbrugbare problemen. Aan mijn beslissing gingen dan ook maanden denkwerk vooraf, geschraagd door de uit de diepste krochten opgediepte meet- en wiskundekennis, die essentieel bleek om uit te rekenen welke framemaat over de juiste lengte, hoogte en hoeken beschikte om mij van een pakezel om te toveren tot een racepaard.

Zelfs over de details die naderhand eenvoudig kunnen worden aangepast, dient zorgvuldig te worden nagedacht, vanwege het simpele feit dat de eerste indruk van je geheel afgemonteerde machine je voor altijd blijft. Als je de pech hebt je stuurlint of je zadel in de verkeerde kleur te hebben gekozen, bezorgt je dat een bittere nasmaak die je maar moeilijk weg krijgt (al is een lekker hoprijk biertje daarbij een goed begin).

Er werd veel aandacht besteed aan het gewicht van onderdelen afgezet tegen prijs en duurzaamheid. Voor mij als lange, slanke renner is soepelheid zeer belangrijk, maar ik zie mijn fiets liever niet zwaarder worden, vanwege het al aanzienlijke gewicht van renner en fiets. De uitdaging om deze factoren in evenwicht te krijgen doet denken aan mijn pogingen om op mijn eerste ritje zonder de geruststellende hand van mijn vader aan het zadel overeind te blijven.

Ik droeg mijn fiets al een half decennium in mijn hart mee voordat ik hem daadwerkelijk in handen kreeg. Vanaf

dat moment leeft en groeit de fiets met mij mee, is hij in staat mijn evolutie als renner vorm te geven en blijkt hij net als elk stuk gereedschap opgewassen tegen de specifieke eisen van de diverse wegen. Je stemt je wielkeuze af op heuvelachtige parcoursen, kasseien of trainingsritten. Om de onvermijdelijke kramp in de handen van het rijden op klinkers te verlichten, breng je een extra stuurlint aan. Cassettes worden gewisseld al naar gelang de hellingsgraad van het parcours. En misschien wel het belangrijkste is de keuze van het profiel op de banden, afgestemd op asfalt, onverharde wegen dan wel klinkerstraatjes. Deze fiets zal uiteindelijk nog lang nadat hij op het fietsenkerkhof op de flanken van Mont Velomis is beland, in mijn hart voortleven.

Als ik een kwart van de tijd die ik besteed aan het vertroetelen en onderhouden van mijn fiets aan mijn werk zou besteden – of aan het ontwikkelen van mijn karakter – zou niets ter wereld mij nog kunnen tegenhouden.

Maar dat kan me niet schelen – alles draait om de fiets.



REGEL #9

ALS JE IN SLECHT
WEER EROPUIT GAAT,
BEN JE GEWOON EEN
BIKKEL. PUNT

REGEL #12

DE JUISTE HOEVEEL-
HEID FIETSEN DIE
JE NODIG HEBT,
BEDRAAGT N+1

De Velominati vormen een collectief van wielrenners met de zeer populaire website velominati.com. Ze omarmen het wielrennen niet alleen als hobby, maar als een manier van leven, en zijn net zo bezeten van de stijl, de achtergronden en de wijsheden als van de prestaties.

DE REGELS is hun bijbel, een essentieel onderdeel van de uitrusting van elke wielrenner – of je nu knarsetandend in de regen op de fiets naar je werk gaat of aan het trainen bent om de nieuwe Vincenzo Nibali of Marianne Vos te worden.

WIJ ZIJN WIELRENNERS
DE REST VAN DE WERELD
RIJDT SLECHTS OP EEN FIETS

**KOS
M•S**

NUR 432
Kosmos Uitgevers
Utrecht/Antwerpen