Over de psychologie van het wielrennen

De verborgen motor

Martijn Veltkamp

2024 Prometheus Amsterdam

Proloog

Er was een moment dat bijna iedereen stikte van verlangen om Fabian Cancellara's fiets in tweeën te zagen. Volgens een complottheorie had de krachtige Zwitser in 2010 zowel de Ronde van Vlaanderen als Parijs-Roubaix gewonnen dankzij een verborgen motor in zijn racefiets, en dus niet op eigen kracht. Op het internet zijn nog altijd filmpjes te vinden waarin Cancellara van Boonen wegrijdt op de Kapelmuur in de finale van de ronde. Met grote, rode pijlen wijzend richting het stuur van de Zwitser en met de beelden uitvergroot tot soms vage, bijna impressionistische vlekken, wordt gesuggereerd dat de Beer van Bern zogenaamde 'mechanische doping' gebruikt, oftewel zijn mysterieuze motor activeert. Als we zijn fiets in stukken zouden kunnen zagen, zouden we dan het Grote Geheim van de Zwitser blootleggen?

Wanneer een wielrenner zoveel beter presteert dat hij met schijnbaar gemak van zijn concurrenten wegfietst, zoals Cancellara in 2010, dan is het niet vreemd dat vriend en vijand het geheim van het succes willen achterhalen. En gezien de overdaad aan dopingzaken in de wielrennerij sinds de jaren negentig van de vorige eeuw, is het evenmin verwonderlijk dat de vermoedens al snel richting verboden middelen gaan. Want laten we wel wezen, stel dat een paar willekeurige mensen gevraagd wordt naar

waar het boek *Mysterieuze krachten in de sport* over gaat, dan zal de meerderheid waarschijnlijk denken dat het een boek is over dopingschandalen en over kwesties als het mysterie van Cancellara's verborgen motor.

Geen van beide is waar: *Mysterieuze krachten in de sport* verscheen al in 1941. Joris van den Bergh, auteur van het boek en sportjournalist, beschrijft hoe in vele takken van sport mensen tot buitengewone prestaties in staat kunnen zijn op basis van hun mentale kracht. Niet voor niets heeft bijvoorbeeld Gert-Jan Theunisse wel eens aangegeven dat wat hem betreft het hoofd leidend is voor succes. Of, zoals hij het formuleerde: 'Klimmen is in de eerste plaats geestelijke arbeid. In de bergen werkt wat door de kop maalt voor bijna 100 procent door op het lichaam.'[1] Zoals we in dit boek zullen zien, is wat Theunisse over het klimmen zegt evengoed waar voor alle andere koerselementen en -terreinen. De geest is de onzichtbare, mysterieuze kracht waarover in 1941 al werd geschreven, maar ook de kracht die ondergesneeuwd is geraakt.

In die zin rijdt een man als Fabian Cancellara dus inderdaad met een verborgen motor. Een heel sterke en stille: zijn geest. Een paar jaar na de geruchten over een verborgen motor won hij voor de derde keer in zijn carrière de Hel van het Noorden. Anders dan de voorgaande overwinningen wordt de winst deze keer pas op de finishlijn beslecht in een tweestrijd met de Vlaming Sep Vanmarcke. Cancellara's voorbereiding op de wedstrijd was al verre van optimaal, met twee valpartijen in de week voorafgaand aan Parijs-Roubaix.

En dan de koers zelf. Niemand wil kopwerk doen in de groep waarvan Cancellara, de absolute en enige favoriet, deel uitmaakt, laat staan dat iemand met hem naar de fi-

nish wil rijden. Zijn concurrenten hebben namelijk het gevoel dat als ze met hem naar de finish gaan, ze op voorhand verloren hebben. Het is een loodzware koers, waarin Cancellara vanuit een bijna uitzichtloze positie in zijn eentje helemaal naar voren rijdt, en ten slotte in de sprint Vanmarcke verslaat. Over de finish gekomen laat hij zich volledig uitgeput van de fiets vallen. Languit ligt hij daar in het gras op het middenterrein van de historische wielerbaan van Roubaix. Hij moet ondersteund worden door twee begeleiders als hij geheel uitgeput naar het podium loopt.

In het interview voorafgaand aan de huldiging komt er maar weinig zinnigs uit hem. Hij vertelt in gebrekkiger Engels dan men van hem gewend is dat het solo over de streep komen mooi is, maar dat hij vandaag de hele dag moest vechten – tot aan de meet. Maar hij hield dit gevecht vol: 'Mijn hoofd en mijn benen wilden me gewoon tot hier brengen.'

Een dergelijke uitspraak geeft de pure wilskracht weer, wanneer je lichaam pijn doet en het tot in iedere vezel aangeeft dat het tijd is om op te houden, dat het niet meer gaat. Op zo'n moment is er nog het koppige hoofd, dat wil doorgaan tot de finish, tot de winst. Soms kan een sporter daarbij zelfs verder gaan dan zijn lichaam hem toestaat. De Franse renner Joël Pelier was in de zeventiende etappe van de Tour de France van 1986 bijvoorbeeld zo gedreven goed te finishen, dat hij direct na aankomst op de Col de Granon aan de beademing moest en in een zeven uur durende coma belandde. Dat is de sterke, verborgen kracht van de sport.

Sinds het verschijnen van *Mysterieuze krachten* in 1941 is er nogal wat veranderd in de sportwereld, in de wiel-

rennerij, maar zeker ook in de psychologie. De afgelopen decennia zijn er veel onderzoeken gedaan die beter helpen verklaren waarom mensen – en dus ook wielrenners – zich gedragen zoals ze doen. Waarom is het fietsen in je eentje – zoals in een tijdrit – zoveel moeilijker dan in een groep? Waarom gaat in een grote ronde na één slechte dag voor het ene team daarna niets meer goed, terwijl het andere team de dag erop met dubbel zo veel inspanning en enthousiasme iedere ontsnapping meepikt? Waarom kan een renner die net vader is geworden opeens zoveel beter presteren dan daarvoor? Waarom werkt een kopgroep met een man of vijf vaak veel beter samen dan een kopgroep met vijftien man? Dit zijn allemaal vragen die verklaard kunnen worden door de sport vanuit de psychologie te bekijken.

Het doel van dit boek is dan ook precies om meer inzicht te geven in de mentale aspecten van het sporten door voorbeelden uit verschillende grote wielerwedstrijden te koppelen aan psychologische onderzoeken die het verloop van de wedstrijd verklaren. Zo komen we onder andere te weten waarom Bradley Wiggins in de Giro d'Italia van 2013 ineens bang voor afdalingen kon worden, en wat hij in dat opzicht van Gianni Bugno had kunnen leren. We zien waarom Pozzato Parijs-Roubaix in 2009 verloor. Waardoor Team Visma | Lease a Bike zo'n succesvol team kon worden. En waarom Fausto Coppi monstervluchten aandurfde die niemand anders hem nadeed. Dit boek is echter geen wetenschappelijk werk met een volledig overzicht van alle relevante psychologische onderzoeken. Ook zullen niet álle mentale aspecten aan bod komen – dat zou resulteren in een zeer omvangrijk werk dat zijn doel voorbij schiet.

Dit boek biedt een overzicht van de belángrijkste mentale aspecten in het wielrennen. Dit zijn aspecten die men eenvoudig zal herkennen wanneer men thuis voor de televisie een wedstrijd bekijkt, maar die fietsers ook zelf aan den lijve zullen ondervinden; wanneer zij zichzelf bijvoorbeeld proberen te motiveren, zich voorbereiden op of deelnemen aan toertochten. Veel van de onderwerpen die aan bod komen, zijn overigens evengoed van toepassing op andere sporten. Ik heb er echter voor gekozen om alle voorbeelden op het wielrennen te betrekken, omdat ik een passie voor deze sport heb, maar zeker ook omdat psychologisch gezien juist het wielrennen een interessante sport is. Het is namelijk net zo goed als voetbal of hockey een teamsport, maar tegelijkertijd is de wielersport op het individu gericht zoals bij de populairste varianten van het tennis of het schaatsen. Deze combinatie brengt een spanning met zich mee die intrigerend is, doordat daarmee bij het wielrennen psychologische thema's spelen die zowel op teamsporten als op solosporten van toepassing zijn.

Toevoegingen bij de negende en herziene druk

Het is inmiddels bijna tien jaar geleden dat de eerste druk van dit boek verscheen. De wielersport is in die tijd behoorlijk geëvolueerd en geprofessionaliseerd. Op alle terreinen waar een fractie winst te behalen valt, wordt doorlopend gezocht naar manieren om prestaties te verbeteren, of het nu gaat om kleding, materiaal, begeleiding, training of voeding. Daarbij is de invloed van de psychologische kant van de koers eerder groter dan kleiner geworden. Tekenend is bijvoorbeeld hoe de Sloveen Matej

Mohorič na zijn winst in de 19de etappe van de Tour de France in 2023 mentaal instortte. In plaats van uitzinnige vreugde te tonen, schokte zijn hele iele lijf van intens verdriet. 'Dit betekent veel,' luchtte hij zijn hart naar de pers toe, 'want het is zwaar en wreed om profrenner te zijn. Je ziet veel af in de voorbereiding, je offert veel op en je laat je familie vaak achter.'[2]

Wielrennen is mentaal altijd een uitdagende sport geweest, maar inderdaad lijkt dit in de afgelopen jaren alleen maar meer het geval te zijn. Coureurs zijn meer dan ooit van huis en leven daarbij bovendien regelmatig in een relatief isolement, doordat hoogtestages en trainingskampen een belangrijker element zijn geworden. De stress in het peloton is hoog. Iedere dag moet ieder team vol aan de bak. En het niveau van de renners in de topploegen is almaar hoger geworden, steeds meer zijn ze aan elkaar gewaagd. Nog eens Mohorič na zijn inmiddels befaamde interview na zijn etappewinst in 2023: 'Soms voelt het alsof ik hier niet thuishoor, iedereen rijdt zo hard en het is moeilijk om het wiel te houden.'

Doordat de wereldtop zonder uitzondering goed rijdt, optimaal voorbereid is, is het zoeken naar de factor waarmee je alsnog het verschil kunt maken. En die factor, dat is vaak een psychologische. Team Visma | Lease a Bike maakte er nooit een geheim van wat hun strategie was om de Tour de France van 2022 en 2023 met Jonas Vingegaard te winnen: het mentaal breken van de grote rivaal Tadej Pogačar. En het is ongetwijfeld geen toeval dat de sterren in het moderne wielrennen – zoals Mathieu van der Poel, Wout van Aert, Remco Evenepoel of Tadej Pogačar – zonder uitzondering een onwrikbaar doorzettingsvermogen en een grote mentale kracht bezitten.

In de herziene druk is daarom niet alleen een aantal recentere voorbeelden uit de koers opgenomen en zijn wat inhoudelijke wijzigingen aangebracht, maar is bovendien een compleet nieuw hoofdstuk toegevoegd over de manier waarop er in het peloton gewerkt wordt aan die mentale kant van de koers.

Tijdritten: hoe sterk is de eenzame fietser?

Hoewel wielrennen in de basis een teamsport is, lijkt de sport voor buitenstaanders soms een echte solosport: de favorieten zijn immers altijd eenlingen en wedstrijden worden gewonnen door individuele renners, niet door complete teams. Renners maken echter deel uit van een groot peloton, in plaats van dat zij één tegen één sporten zoals dat vaak in het schaatsen of tennissen het geval is. Bovendien kan een renner niet aan een wedstrijd meedoen zonder in een team te zitten. Binnen dit team heeft iedere renner een unieke rol, een eigen aandeel in de teamstrategie om aan het einde van de koers één renner van het team te laten zegevieren.

Een bijzondere discipline in het wielrennen zijn daarom de tijdritten. Want terwijl het wielrennen op zich een echte groepssport is, moet een renner in een tijdrit ineens volledig alleen fietsen, slechts achtervolgd door een auto met de ploegleider. De tijdrit wordt dan door fietsers zelf ook vaak als de moeilijkste discipline gezien, juist doordat de renner op zichzelf is aangewezen. Hoe komt het dan precies dat het fietsen in je eentje zoals in een tijdrit zwaarder is dan in een groep?

Om een antwoord op die vraag te vinden, moeten we terug in de tijd, naar het jaar 1898. In dat jaar is de professionele wielersport nog vrij nieuw, net als de psychologie

als wetenschapsdiscipline. Sigmund Freud, een van de grondleggers van de psychologie, leefde nog.

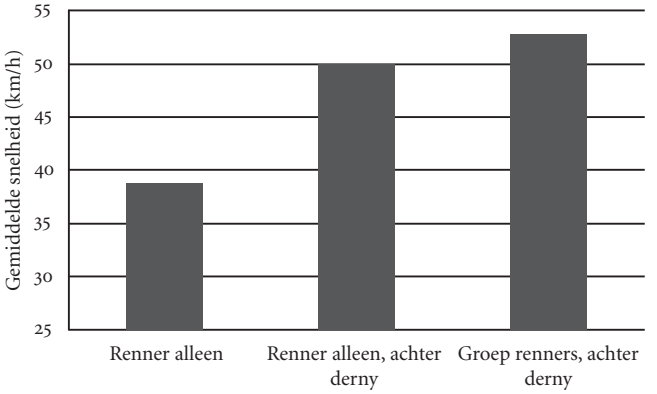
In die periode aan het eind van de negentiende eeuw werd de ene na de andere nieuwe wielerwedstrijd georganiseerd. Zo werd de allereerste editie van Parijs-Roubaix in 1896 verreden. In 1898 werd deze koers op indrukwekkende wijze gewonnen door de Fransman Maurice Garin, die na een lange solo met maar liefst twintig minuten voorsprong de wielerbaan van Roubaix op draaide. De 'kleine schoorsteenveger' Garin – hij was slechts 1,63 meter en inderdaad schoorsteenveger van beroep – is tegenwoordig vooral nog bekend als winnaar van de allereerste Tour de France, in 1903.

De reden om helemaal terug te gaan naar 1898 is dat in dat jaar de Amerikaanse onderzoeker Norman Triplett een belangrijk onderzoek deed dat het ontstaan van twee psychologische stromingen markeerde: de sociale psychologie en de sportpsychologie.[1] Triplett was een fervent wielerliefhebber (hij volgde de Amerikaanse wedstrijden met grote interesse); zijn onderzoek ging dan ook over wielrennen.

Het viel Triplett op dat, afhankelijk van het soort wedstrijd, de gemiddelde snelheid van een wedstrijd nogal leek te verschillen. Deels was dat niet zo verwonderlijk, omdat in die periode in Amerika het rijden achter een gemotoriseerde gangmaker in zwang was en wielrenners in sommige wedstrijden dus voortdurend achter zo'n motor aan reden. Tegenwoordig is deze discipline (die nu bekendstaat als een dernyrace, naar de anorectische motoren van het Franse merk Derny waarachter – vanaf eind jaren dertig van de vorige eeuw – de renners aan reden) bijna van de wedstrijdkalender verdwenen. Zoals ieder-

een die zelf wel eens achter een motor, auto of andere fietser aan heeft gereden wel zal herkennen, is het gemakkelijk om in de slipstream en uit de wind hogere snelheden te halen dan wanneer je voortdurend met je hoofd in de wind fietst. Dat iemand in een individuele tijdrit minder snel fietst dan wanneer hij achter een motor aan kan rijden, is dus niet zo gek.

Maar buiten de effecten van slipstream en wind bleek er nog wat mee te spelen. Triplett vroeg de resultaten van alle Amerikaanse wielerwedstrijden uit 1897 op en berekende de gemiddelde snelheid van alle koersen. Op basis van meer dan tweeduizend gegevens kwam hij tot de volgende gemiddelde snelheden per type wedstrijd:



Zoals verwacht zijn renners in een individuele tijdrit behoorlijk langzamer dan in een individuele dernyrace. Maar wat opviel was dat de hoogste snelheden gehaald werden in groepsverband. De objectieve omstandigheden waren in een groepsrace precies gelijk aan die van een individuele dernyrace. De renners hadden bovendien

hetzelfde voordeel wat betreft wind en slipstream. Er was blijkbaar nog een extra voordeel waardoor renners in groepsverband sneller fietsten.

Dit verschil intrigeerde Triplett. Hij had het vermoeden dat het niets te maken had met factoren als fysieke conditie, materiaal of koersomstandigheden. In plaats daarvan meende hij dat puur het idee van de aanwezigheid van anderen de renners in die groep beter deed presteren.

Om zijn vermoeden te bevestigen deed Triplett ook onderzoek in een heel andere setting, waarbij factoren als materiaal, wind en weersomstandigheden er allemaal niet toe deden.[2] Hij nodigde kinderen uit om langs te komen in zijn laboratorium op de universiteit van Indiana. In de onderzoeksruimte had Triplett een simpel spel gemaakt met spoelen van vishengels. Door een rood vlaggetje aan het visdraad vast te maken en de draad langs een vier meter lange 'racebaan' te spannen, konden de kinderen door de spoel af te rollen de vlag van A (de 'start') naar B (de 'finish') laten gaan. De kinderen werd tijdens het onderzoek gevraagd om een aantal keren zo snel als ze konden het vlaggetje tot de finishlijn te racen. De helft van de kinderen deed dit spel in hun eentje (zij bootsten daarmee de individuele tijdrit na), de andere helft deed het spel in groepsverband – waarbij ze allen tegelijkertijd begonnen op ieder een eigen racebaan. Net als de resultaten van het wielerseizoen 1897 lieten zien, bewees Triplett met zijn proef dat kinderen in groepsverband sneller finishten dan wanneer ze in hun eentje deelnamen.

Kortom, wanneer een renner in groepsverband koerst, dan komen er, zoals Triplett het verwoordde, 'verborgen krachten vrij die een renner normaal gesproken niet heeft'. In de psychologie wordt het effect dat Triplett liet

zien dan ook 'sociale facilitatie' genoemd. Je zou dus kunnen zeggen dat de tijdrit niet per se een moeilijkere discipline is, maar dat het fietsen in een groep een makkelijker onderdeel is.

Het fenomeen dat renners in een groep het mentaal wat gemakkelijker hebben dan alleen is behoorlijk sterk, en heeft meer dan honderd jaar na Tripletts onderzoek nog steeds een behoorlijke invloed in de wielrennerij en dan specifiek bij tijdritten. Al is hetzelfde fenomeen ook van toepassing in trainingen: trainen in een groepje is lichter dan solo. Er zijn meerdere verklaringen die allemaal in de hand werken dat renners in een groep het mentaal wat gemakkelijker hebben.

Allereerst is het competitie-element in een normale wedstrijd veel zichtbaarder aanwezig. Terwijl een renner in een tijdrit wel in een strijd verwikkeld is, ziet hij zijn tegenstanders nooit, en hij kan zich dus ook niet aan hun tempo of hun vermoeide blikken optrekken om net iets meer zijn grenzen te verleggen. Daarnaast kan een renner in groepsverband nog altijd op zijn ploeggenoten terugvallen, die hem mentaal steunen op momenten dat hij er helemaal doorheen zit. Ten slotte wordt een renner in een tijdrit, doordat hij geen afleiding van andere renners heeft, veel meer teruggeworpen op zijn eigen gedachten en zorgen. Dit hoeft geen probleem te zijn, zolang hij maar het idee heeft dat hij een goede tijdrit rijdt. Maar als het niet lekker gaat, krijgen de twijfels al snel de overhand, waardoor de concentratie wordt weggenomen.

Al die mentale factoren samen kunnen er in een tijdrit over een grotere afstand voor zorgen dat een renner hele minuten verliest – zelfs wanneer een renner fysiek en

conditioneel even sterk is als een ander. De grootste tijdritkampioenen beamen dit. Neem de Duitse Tony Martin, veelvoudig wereldkampioen tijdrijden. De oorzaak van zijn lange hegemonie op de rit tegen de klok vatte hij als volgt samen: 'Voor mij draait het tijdrijden volledig om het hoofd. Je hebt doelen nodig die je drijven. Ik heb aan de startlijn de druk nodig om echt te willen winnen. Die wil drijft me vooruit, dat is de enige manier die werkt voor mij.'[3] Of neem Filippo Ganna, werelduurrecordhouder en wereldkampioen tijdrijden van 2020 en 2021. Juist als het niet optimaal loopt, maakt volgens hem de mentale kracht het verschil: 'Op zo'n moment komt 70 procent van je prestatie neer op je hoofd.'[4]

Een ander voorbeeld is Fabian Cancellara: olympisch tijdritkampioen in 2008, en maar liefst viermaal wereldkampioen tijdrijden. De Beer van Bern mocht de vier regenboogtruien bijna jaar na jaar opnieuw om zijn schouders trekken, maar na 2010 hield Cancellara's hegemonie plots op. Toch leek Cancellara na 2010 niet minder sterk te zijn geworden dan rivaal Tony Martin. Integendeel, de prestaties van de Zwitser buiten de tijdritten, zoals in de Vlaamse voorjaarsklassiekers, waren juist beter dan in de jaren daarvoor. In plaats van zwakker leek Cancellara eerder sterker geworden. De mindere tijdritprestaties zaten hem vooral tussen de oren. Inderdaad gaf de charismatische Zwitser aan dat hij vroeg in zijn carrière gedreven werd door een ijzeren wil om tijdritten te winnen, maar dat deze later afnam. Anders dan in bijvoorbeeld de klassiekers, kon hij zich minder focussen op deze discipline en zag het meer, om met zijn eigen woorden te spreken, als 'business as usual'.[5]

Het mooiste voorbeeld is misschien nog wel de situa-

tie waarin een renner tijdens een tijdrit wordt ingehaald. In zo'n geval heeft een renner doorgaans al twee minuten tijd verloren op degene die hem inhaalt. Stel dat tijdrijden puur op fysieke conditie en kracht aankomt. In dat geval zou het doodeenvoudig zijn om te voorspellen wat er staat te gebeuren. De renner die al twee minuten heeft goedgemaakt, haalt zijn voorganger in en laat deze direct ver achter zich. In de praktijk gebeurt dat echter vrijwel nooit. Meestal lijkt de renner die werd ingehaald plotseling de geest te krijgen. Hij blijft dan nog vele kilometers lang in de buurt rijden van degene die hem inhaalde. Met het voordeel van de slipstream heeft dat niets te maken. De internationale wielerbond UCI heeft namelijk de regel ingesteld dat renners in tijdritten niet te kort op elkaar mogen rijden, juist om te voorkomen dat ze op die manier van de slipstream kunnen profiteren. Dit is sociale facilitatie in actie: de aanwezigheid van een ander is genoeg. De renner heeft weer een mikpunt. Hij is dan direct en vooral ook zichtbaar in competitie met een ander. Dit is schijnbaar genoeg om de tot dan toe verborgen krachten los te maken.

Recente onderzoeken geven overigens nóg eens extra bewijs van dit fenomeen en bieden bovendien een intrigerend perspectief voor de toekomst. Als iemand sneller gaat tijdrijden als hij iemand voor zich heeft, zo vroeg men zich af, wat zou er dan gebeuren als dat mikpunt niet werkelijk bestaat? Om dat te bekijken liet men getrainde wielrenners fietsen tegen virtuele tegenstanders. En wat blijkt? De renners waren sneller wanneer ze virtueel tegen iemand anders reden dan wanneer ze zonder denkbeeldige tegenstander fietsten. En dat terwijl voor het gevoel van de renners de inspanning hetzelfde was.[6]