

INLEIDING

Op 31 mei 1868 verzamelde *tout Paris*, waaronder kroonprins Napoléon-Eugène, zich in het Park van Saint-Cloud voor een zeer ongewoon spektakel. In plaats van de gebruikelijke paardenkoersen zouden er die dag twee snelheidsraces worden gehouden op *vélocipèdes*, de nieuwe vervoermiddelen die sinds zeven jaar in de straten van de hoofdstad te zien waren. De constructie ervan was nog primitief, maar toch konden er snelheden van meer dan vijftientig kilometer per uur mee worden bereikt. De winnaar van de eerste wedstrijd, Edward-Charles Bon, legde de 1000 meter van het parcours af in 2 minuten en 40 seconden. De tweede race, gewonnen door de Engelsman James Moore, werd nog iets sneller afgelegd. Beide renners ontvingen van de stad Saint-Cloud een medaille. Een zilveren voor Bon, een vergulde voor Moore.

Er waren al eerder in Frankrijk wielervedstrijden gehouden, maar daar was maar weinig aandacht aan besteed. De wedstrijden in Saint-Cloud vormden voor het Parijse publiek een schouwspel dat volledig nieuw was. De toeschouwers waren vol bewondering voor de kracht en de behendigheid van de deelnemers. Het blad *Le Petit Parisien* besteedde er twee dagen later uitgebreid aandacht aan. Vanaf dat moment volgden de wedstrijden elkaar snel op, niet alleen in Frankrijk, maar ook in andere Europese landen.

De races trokken al gauw zoveel publiek dat de organisatoren hoge prijzen konden uitloven om de beste renners aan de start te krijgen. De winnaars ontvingen soms zeshonderd franc voor hun zege, een bedrag waar een arbeider in die tijd een halfjaar voor moest werken. Bovendien kregen zij gewoonlijk een aan-

zienlijke premie van rijwielconstructeurs die de prestaties van de coureurs gebruikten om reclame voor hun producten te maken. De kampioenen van die tijd konden zich op die manier van een zeer comfortabel inkomen verzekeren. De grootste van hen, James Moore, verdiende zoveel geld met zijn overwinningen dat hij na beëindiging van zijn loopbaan een stud-farm in Normandië en een stal renpaarden in Chantilly kon kopen.

Moore werd de eerste vedette van de wielersport en zijn roem was zo groot dat niet alleen zijn rivalen, maar ook zijn voorgangers in de vergetelheid wegzonken. Zolang men zich heugen kon, had Moore overal gezegevierd en na verloop van tijd reikte de herinnering van het publiek niet verder dan zijn eerste overwinning. Het hoeft ook niet te verbazen dat de Touring Club de France op een hek van het Park van Saint-Cloud een plaquette met de volgende tekst aanbracht:

Op 31 mei 1868 in het Park van Saint-Cloud werd James Moore winnaar van de eerste snelheidsrace voor vélocipèdes die in Frankrijk georganiseerd is.

Het is een mededeling die twee onjuistheden bevat: al voor 1868 waren er wielervedstrijden in Frankrijk georganiseerd en op de dag die de gedenkplaat vermeldde, werd James Moore niet de eerste, maar de tweede winnaar. Het toont dat in de geschiedenis van de wielersport de feiten al vanaf het begin door verdichters werden verdrongen. Wat een monument voor de geboorte van de wielersport had moeten zijn, is in werkelijkheid het monument voor zijn eerste legende.

DE GOEDE ZAAK VAN DE VÉLOCIPÈDE

Ondanks het succes van de eerste wielervedstrijden was de fiets in 1868 nog steeds een curiosum. Lang niet iedereen was in staat om zich in evenwicht te houden op de gevaartes uit die tijd, die zeker dertig kilo wogen. Daarnaast was het berijden ervan uiterst oncomfortabel, doordat zij met houten of metalen banden waren uitgerust. Ook wezen artsen op de schadelijke gevolgen die het gebruik van het nieuwe vervoermiddel kon hebben. Bij mannen kon het tot impotentie en bij vrouwen tot onvruchtbaarheid leiden. De voortdurende wrijving van het zadel zou bovendien een gevaarlijke erotische opwinding opwekken, een soort permanente 'sportieve masturbatie'. Wielrijders waren volgens medische autoriteiten vaak aan hun bleek en uitgemergeld gezicht te herkennen. De beroemde criminoloog Cesare Lombroso voegde daaraan toe dat de lichamelijke inspanning die noodzakelijk was om zich voort te bewegen, misdadige en agressieve neigingen kon stimuleren. Rijwielen waren niet alleen gevaarlijk voor hun berijders. Omdat zij nog niet met remmen waren uitgerust, waren zij niet zonder risico voor de omgeving. Geen wonder dat zij in vele steden verboden werden. Zelfs het Bois de Boulogne in Parijs werd voor wielrijders gesloten. In de tijd dat James Moore zijn eerste successen behaalde was 'de zaak van de fiets' nog lang niet gewonnen. Tegenstanders waren minstens even talrijk als de voorstanders.

De felste aanhangers van het nieuwe vervoermiddel verenigden zich in clubs en richtten zelfs tijdschriften op om hun standpunten wereldkundig te maken. Veel succes hadden ze niet. De bladen die in oktober 1868 in Foix en in maart 1869 in Voiron werden opgericht en die beide *Le Vélocipède* heetten, gingen al

na enkele nummers ter ziele. De verkoopcijfers waren bijzonder laag en beide moesten de verschijning al na enkele nummers staken. Het Parijse *Le Vélocipède Illustré* dat in april 1869 zijn eerste nummer uitbracht, was een aanzienlijk langer leven beschoren. Dit succes dankte het vooral aan het actieve beleid van de redacteuren, die door een gedurfd initiatief een veel grotere lezerskring voor zich wisten te winnen dan hun rivalen. In 1869 besloten zij namelijk voor het eerst een wielervedstrijd op de weg te organiseren, een race van Parijs naar Rouen over 135 kilometer. Een dergelijk evenement was volgens de leiding van het blad de beste manier om de twijfels over de mogelijkheden van de fiets voor eens en altijd weg te nemen:

Om aanhangers voor de goede zaak van de vélocipède te winnen moet worden aangetoond dat de *bicycle* zijn berijders in staat stelt om aanzienlijke afstanden af te leggen waarbij de vermoeidheid onvergelijkelijk veel geringer is dan wanneer het traject te voet wordt afgelegd. Geconfronteerd met dergelijke bewijzen, zal het publiek zich rekenschap geven van de reële verdiensten van de vélocipède, die zonder meer een besparing van kracht en tijd kan opleveren.

Het is mogelijk dat de organisatoren inderdaad door louter idealistische motieven gedreven werden, al verzuimden zij niet te vermelden dat er op de uitslag gewed kon worden. Maar zij moeten zich snel gerealiseerd hebben dat hun ijver voor de goede zaak een buitengewoon aantrekkelijk neveneffect had: de verkoop van *Le Vélocipède Illustré* steeg met sprongen. Races zoals in het park Saint-Cloud waren zelden langer dan vijf kilometer en het publiek toonde zich zeer geïnteresseerd in de vraag hoe een 'monsterrit' van meer dan honderd kilometer zou verlopen. Niemand had er een flauw idee van, ook niet de organisatoren, die het nodig vonden om uitdrukkelijk in het reglement te bepalen dat de renners zich niet door hun hond mochten laten begeleiden. Omdat weinig mensen de verleiding kunnen weer-

staan om hun mening te geven over een kwestie waar niemand iets van af weet, werden de kolommen van het organiserend blad wekenlang gevuld met de meest gedetailleerde prognoses en adviezen. Een arts raadde de renners aan om na elke 20 à 25 kilometer af te stappen om wat te eten en te drinken, bij voorkeur een biefstuk met een paar glazen madera of zoete witte wijn. Na een kwartier rust verdiende het de voorkeur om eerst een paar minuten met de fiets aan de hand te lopen, voordat de tocht voortgezet werd.

Niet alleen het publiek toonde grote interesse, ook de coureurs. *Le Vélocipède Illustré* ontving meer dan tweehonderd inschrijvingen. Het uiterst gemêleerde gezelschap bestond uit beide seksen – het wielrennen voor vrouwen is even oud als dat voor mannen –, amateurs en professionals, berijders van bicycles en driewielers, circusacrobaten en leden van de aristocratie (die zich voor het merendeel onder pseudoniem inschreven). Sommigen hadden bezwaren tegen de deelname van beroepsrenners, een categorie die in 1868 officieel was ingesteld, maar de redactie van het wielblad kwam daar niet aan tegemoet. De beste Franse coureurs reden voor geld, en als zij niet aan de start mochten verschijnen, zou het gevaar van een buitenlandse overwinning te groot worden. Bovendien meenden de organisatoren dat het allerminst zeker was dat de kampioenen van de korte baan ook over een langere afstand de sterksten zouden zijn. De fietsconstructeurs waren realistischer en betaalden grote sommen voor het voorrecht de bekendste professionals van materiaal te voorzien. Het publiek had evenmin veel vertrouwen in onbekende amateurs en driekwart van de weddenschappen die de bookmakers te noteren kregen, werd ingezet op de vrijwel onverslaanbare James Moore.

Moore werd inderdaad winnaar en legde beslag op de eerste prijs van duizend goudfranken, uitgelooft door de Compagnie Parisienne. Helaas voor deze firma bereed de winnaar een fiets van een concurrent, Jean Suriray, die uiteraard niet naliet om het succes van zijn product via aanplakbiljetten en adver-

tenties in de voornaamste bladen wereldkundig te maken. De constructeurs van de andere prijswinnaars lieten in *Le Vélocipède Illustré* eveneens berichten afdrucken waarin de prestaties van hun producten geroemd werden. Zo wisten alle partijen die bij de organisatie van Parijs-Rouen betrokken waren, van de grote belangstelling voor de race te profiteren. De redacteuren van *Le Vélocipède Illustré* zagen de oplaat van hun blad stijgen, de rijwielabrikanten kregen gelegenheid om reclame te maken en de winnaar verdiende een bedrag waar een onderwijzer in die tijd een jaar voor moest werken. Het was een perfecte symbiose van media, commercie en renners die nog steeds het fundament van de wielersport vormt.

Hoewel alle drie de belanghebbende partijen profijt van de race wisten te trekken, wisten zij nog lang niet hoe zij hun kansen optimaal konden benutten. De constructeurs beperkten zich ertoe zo goed mogelijk materiaal beschikbaar te stellen en deden nog geen pogingen om hun coureurs op andere wijze te bevoorstellen. De renners zelf hadden nog nauwelijks een idee van tactiek en ontketenden vanaf de start een voortdurende stormloop op de koppositie. Omdat de meesten niet in staat waren om hun krachten goed te verdelen vonden er vele spectaculaire inzinkingen plaats. Verscheidene renners die vijftwintig kilometer voor de finish nog tot de eersten behoorden, waren niet eens in staat om de wedstrijd uit te rijden. Ten slotte had de pers nog maar weinig inzicht in de wijze waarop een boeiend verslag van een wielervedstrijd gepresenteerd kon worden. Zo publiceerde *Le Petit Parisien* het volgende bericht:

Van de wielrijders die zondagochtend in groten getale uit Parijs vertrokken om zich naar Rouen te begeven, arriveerde de heer Moore om tien over zes 's avonds als eerste. Hij had het traject van ruim 130 kilometer dus in tien uur en veertig minuten afgelegd. De heer Moore maakte geen vermoeide indruk. De wielrijders die vervolgens arriveerden waren de heren Castéra, Bobillier, Pascaud, Biot, Cantellauve, Johnson en Menier.

De reportage in *Le Vélocipède Illustré* was uitvoeriger, maar niet anders van toon. De journalisten van het blad trachtten een zo nauwkeurig mogelijk relaas van de gebeurtenissen te geven, zodat hun verslag soms wat weg had van een proces-verbaal.

De droge stijl van kranten en bladen vormde geen beletsel voor het succes van de race. Het publiek interesseerde zich voor het evenement zelf, niet voor de manier waarop het beschreven werd. De belangstelling van de lezers was zo groot, dat de redacteuren van *Le Vélocipède Illustré* zich meteen voornamen om een tweede editie te organiseren. De wedstrijd was in de stromende regen verreden en het kon interessant zijn, zo schreven zij, om te zien hoe de koers onder andere omstandigheden zou zijn verlopen, zoals bij zon of in de sneeuw.

Al deze plannen liepen op niets uit. Het zou zevenentwintig jaar duren voordat Parijs-Rouen opnieuw verreden kon worden. Dit kwam niet alleen door het uitbreken van de Frans-Duitse Oorlog in juli 1870, die een voorlopig einde aan alle sportieve activiteiten maakte. Ook andere grote wegraces beleefden in die tijd meestal maar één editie. Het wielrennen verplaatste zich bijna volledig naar de wielervedbanen. Meestal waren dat geïmproviseerde pistes, maar in Engeland werden al hier en daar velodrooms met oplopende bochten geconstrueerd, waar hoge snelheden bereikt konden worden. Het grote voordeel van deze baanraces was dat de toeschouwers het wedstrijdverloop van het begin tot het eind konden volgen. Daardoor konden de organisatoren het publiek voor hun plaats laten betalen, wat bij voldoende belangstelling veel winst kon opleveren. Twee van de sterkste Engelse renners van die tijd, de gebroeders George en Jack Waller, reisden met een verplaatsbaar miniatuurbaantje in een soort circustent heel Engeland af en verdienden een fortuin.

De sportbladen vervulden bij het organiseren van baanwedstrijden aanvankelijk een belangrijke rol. Omdat zij er baat bij hadden als de verslagen over de races over zo veel mogelijk dagen konden worden verspreid, kwam de Britse journalist Harry Etherington op het idee een wedstrijd te houden die van maan-

dagochtend tot zaterdagavond zou duren – in die tijd was de zondag voor Engelsen nog heilig. Winnaar zou de coureur zijn die in die tijd het grootste aantal kilometers had afgelegd. Deze zesdaagse trok niet alleen veel publiek, maar gaf Etherington bovendien gelegenheid om bijna een week lang extra edities van zijn blad met het laatste nieuws over de stand van de wedstrijd uit te brengen.

De zesdaagse koersen werden door wielervliefhebbers met aanzienlijk meer belangstelling gevolgd dan de grote wegraces. Deze brachten bij het publiek alleen nog enthousiasme teweeg wanneer er indrukwekkende prestaties geleverd werden. Het wedstrijdelement was daarbij van ondergeschikt belang. Het had daarom meestal weinig zin om verschillende wedstrijden over hetzelfde traject te houden. Het wielrennen op de weg had in die dagen iets van alpinisme: de eerste maal dat een top bereikt werd wekte sensatie, de tweede maal trok alleen nog de aandacht van specialisten.

Om de aandacht van het publiek te trekken waren de organisatoren van wegraces gedwongen om voortdurend op zoek te gaan naar langere en sensationelere trajecten. Het probleem daarbij was dat de limiet al snel bereikt was. Nog steeds reden de renners op moeilijk hanteerbare hoge bicycles met wielen die in het beste geval door een strook massief rubber omringd waren. Op de grotendeels ongeplaveide wegen van die tijd leek tweehonderdvijftig kilometer ongeveer het maximum dat met dergelijke vehikels kon worden afgelegd. Deze grens werd pas gepasseerd aan het eind van de jaren tachtig, toen de fiets belangrijke verbeteringen had ondergaan. De hoge bi's maakten plaats voor bicyclettes met pedalen die niet meer aan het voorwiel waren vastgemaakt, maar via een ketting het achterwiel aandreven. Bovendien had de Schotse veearts Dunlop in 1888 de eerste luchtband ontwikkeld, waardoor het fietsen aanzienlijk sneller en comfortabeler werd. De Engelsman George Pilkington Mills slaagde er in 1889 in om met het nieuwe type rijwiel 475 kilometer in 24 uur af te leggen. Toen het groot-

ste Franse wielertijdschrift, *Vélocé-Sport*, zijn zetel na een fusie van Bordeaux naar Parijs verplaatste en deze gebeurtenis zo veel mogelijk publiciteit wilde geven, aarzelde de redactie niet om een wedstrijd tussen deze beide steden uit te schrijven over een afstand van 575 kilometer, 'zwaarder en meedogenlozer dan de races van vierentwintig uur die door de Britten georganiseerd worden'.

Om hun wedstrijd luister bij te zetten, probeerden de organisatoren zich te verzekeren van de deelname van de Engelse coureurs, die als de sterkste ter wereld golden. Het probleem was alleen dat zij amateurs, dat wil zeggen 'gentlemen', waren en niet tegen professionals, mannen uit 'het volk', wilden uitkomen. De organisatoren zwichtten voor hun eisen, al betekende dat wel dat de beste Franse coureurs zich niet mochten inschrijven.

De Engelse rijwielconstructeurs waren veel minder bang om zich te compromitteren dan de renners uit hun land. Zij waren zich heel goed bewust van de publiciteitswaarde van een overwinning in de langste wegrace die ooit gehouden was. Zij spaarden daarom kosten noch moeite om de renners die van hun fietsen gebruikmaakten, zo veel mogelijk te bevoordelen. Daarom engageerden zij de Franse kampioen Terront en andere bekende professionals die niet aan de wedstrijd hadden mogen deelnemen, om de Engelse amateurs tijdens de koers te vergezellen en uit de wind te houden, een praktijk die door het reglement was toegestaan. Als gevolg daarvan maakten de Franse renners tot grote teleurstelling van het publiek geen schijn van kans. Zij beschikten lang niet over even goede 'gangmakers' als hun tegenstanders, die mede daardoor de vier eerste plaatsen bezetten.

De Franse rijwielindustrie had aanvankelijk een grote voor-sprong op de andere landen, maar was tijdens de oorlog met Pruisen in 1870-1871 vrijwel geheel op non-actief komen te staan. Bovendien kreeg Frankrijk door de overwinnaars zo'n enorm bedrag aan herstelbetalingen opgelegd, dat er na het

sluiten van de vrede aanvankelijk maar weinig geld beschikbaar was voor nieuwe investeringen. Het gevolg was dat de Franse merken geheel werden overvleugeld door de Engelse, die in 1891 nog steeds een overheersende positie innamen. Deze werd nog versterkt door de overwinning van de Engelse coureurs in Bordeaux-Parijs. Het gaf de firma Humber gelegenheid om affiches en advertenties te verspreiden waarin de overwinning van George Pilkington Mills als bewijs voor de superioriteit van zijn producten werd aangevoerd.

De publieke belangstelling voor Bordeaux-Parijs was zo groot dat de niet-gespecialiseerde pers, die zelden aandacht aan wielervedstrijden had besteed, ook interesse begon te tonen. Pierre Giffard, redacteur van *Le Petit Journal*, met een oplage van een miljoen de grootste krant van Frankrijk, besloot van de toenemende populariteit van de wielersport gebruik te maken om een race te organiseren die Bordeaux-Parijs volledig in de schaduw zou moeten stellen. Twee weken na de overwinning van Mills kondigde hij een wedstrijd aan van Parijs naar Brest en terug, met een afstand van 1200 kilometer. Giffard was niet van plan om dezelfde fout te maken als de redacteurs van *Vélocé-Sport*, die de overwinning van hun race 'op een dienblad' aan de Engelsen hadden aangeboden. Bordeaux-Parijs was een wedstrijd van de brute kracht geweest, zo schreef hij. Maar voor een overwinning in Parijs-Brest-Parijs zou meer nodig zijn: intelligentie, wijsheid, behoedzaamheid en behendigheid. Het zou dus een typisch Franse wedstrijd worden. Het sprak daarom vanzelf dat alleen Franse renners zich zouden kunnen inschrijven. Zij dienden het gehele traject met dezelfde fiets af te leggen, om op die manier een demonstratie te geven van de ontzagwekkende mogelijkheden die het nieuwe vervoermiddel bezat: het was niet alleen nuttig en gezond, maar kon bovendien een onmisbaar onderdeel van de nationale defensie worden. Het was zeker niet ondenkbaar dat een moedige raid per fiets nog eens het vaderland zou redden!

Giffards aankondiging wekte sensatie. Velen waren ervan

overtuigd geweest dat met de 575 kilometer van Bordeaux-Parijs de grens van het menselijk uithoudingsvermogen bereikt was en in concurrerende bladen werd het initiatief van Giffard als een goedkope publiciteitsstunt bestempeld. De bitterste commentaren waren te vinden in de wielertijdschriften *Vélocé-Sport* en *La Bicyclette*, die maar moeilijk konden verkroppen dat een groot landelijk dagblad zijn intrede deed op het terrein waar zij tot dan toe het alleenrecht hadden.

De hoop van sommige commentatoren dat niemand zo gek zou zijn om zich voor de wedstrijd in te schrijven kwam niet uit. Integendeel, binnen enkele weken waren er honderden aanmeldingen op de kantoren van *Le Petit Journal* binnengekomen. Sommigen van deze potentiële deelnemers hadden nog nooit op een fiets gezeten, maar voelden zich door Giffards patriottistische oproep zo geïnspireerd dat zij speciaal lessen waren gaan nemen om aan de wedstrijd te kunnen meedoen. Het was voor het blad voldoende reden om hun inschrijvingen te accepteren. Giffard schreef zelfs dat het heel goed mogelijk was dat de overwinning naar een volkomen onbekende zou gaan, een zondagsrijder die over meer inzicht en uithoudingsvermogen beschikte dan de getrainde atleten. Natuurlijk was dat een illusie. In feite waren er maar vier serieuze kanshebbers: Jules Dubois, Henri Coullibeuf, Charles Terront en Joseph Jiel-Laval. Niet alleen omdat zij tot de beste renners van dat moment behoorden, maar ook omdat zij de enige deelnemers waren die over een georganiseerde ploeg met gangmakers konden beschikken. Uiteraard betaalden zij deze niet uit eigen zak. De kosten werden gedragen door de constructeurs die hen van materiaal hadden voorzien.

Jiel-Laval reed op een Franse Clément-fiets, voorzien van Dunlop-banden. Terront had zich verzekerd van de machtige Humber-organisatie en paste een nieuwe vinding van de gebroeders Edouard en Edmond Michelin uit Clermont-Ferrand toe: luchtbanden die afneembaar waren en daarom binnen een paar minuten gerepareerd konden worden. Zijn concurrenten gaven hem ruimschoots gelegenheid om de waarde van het nieuwe

procedé te testen, want Terront vond een merkwaardig groot aantal spiksplinternieuwe kopspijkers op zijn weg. Zelf paste hij eveneens krijgslisten toe. Hij stuurde een spion vooruit om te rapporteren wanneer de ver op kop liggende Jiel-Laval een rustpauze nam. Toen deze zich in een café had teruggetrokken om even te slapen, maakte Terront een omtrekkende beweging, zodat het vier uur duurde voordat Civry, de directeur van Clément die voor het etablissement op wacht stond, doorkreeg dat hij om de tuin was geleid. Vanaf dat moment was de wedstrijd beslist. Nu Terront geen renners meer voor zich had, bleven zijn banden heel en na bijna drie volle etmalen bereikte hij Parijs met een voorsprong van zeven uur en veertig minuten op Jiel-Laval. De achterstand van zijn andere tegenstanders bedroeg meer dan vierentwintig uur. Het duurde nog bijna een week voordat de laatsten van de bijna honderd renners die de race uitreden, de finish bereikten.

In de drie dagen dat de wedstrijd duurde, heerste in Frankrijk voor het eerst iets van dezelfde wielerkooft als later tijdens de Tour de France. *Le Petit Journal* bracht dagelijks extra edities uit om de doorkomst van de koplopers bij de controleposten te melden. Tienduizenden Parijzenaars liepen uit om de aankomst van Terront bij te wonen. Deze werd op slag een nationale beroemdheid. Er werden achttien banketten te zijner ere georganiseerd, hij kreeg een gratis loge in de Parijse Opéra tot zijn beschikking, zijn memoires werden een bestseller en als Serront in Paul d'Ivoi's *Met een kwartje de wereld rond* deed hij zijn intrede in de literatuur. Zijn reputatie was zo enorm dat de organisatoren van baanwedstrijden hem startgelden van 2500 franc en meer betaalden.

Wat het publiek vooral verbijsterde, was dat Terront drie dagen en nachten gereden had zonder te slapen. Toch was dat niet uitzonderlijk. Tijdens de Engelse zesdaagsen, die nog niet met koppels maar individueel werden verreden, maakten de deelnemers al ruimschoots gebruik van preparaten met cafeïne en andere chemicaliën om wakker te blijven. Terront, een van de

weinige Franse renners die geregeld Het Kanaal overstaken om aan deze wedstrijden deel te nemen, was daar ongetwijfeld van op de hoogte, in tegenstelling tot de arme Jiel-Laval, die nog amateur was. En het ligt alleen maar voor de hand dat hij tijdens zijn driedaagse rit van Parijs naar Brest en retour gebruikmaakte van deze wondermiddeltjes, vooral ook omdat dit niet verboden was. Het is in elk geval veelzeggend dat het na de race een volle dag duurde voordat hij erin slaagde de slaap te vatten.

Parijs-Brest-Parijs was zo onnoemelijk zwaar geweest dat de meeste deelnemers aankondigden dat zij niet nog eens aan een race van een dergelijke afstand zouden deelnemen. Terront, Jiel-Laval en de andere helden van de monsterrit van *Le Petit Journal* verschenen ook geen van allen aan de start van Parijs-Nantes-Rennes-Parijs, een race van 1025 kilometer, georganiseerd door de *Revue des Sports*. De redacteuren van de concurrerende wielersbladen die eveneens droomden van ritten die dagenlang duurden, zagen zich gedwongen hun ambities te beperken.

Gelukkig was het voorlopig niet meer noodzakelijk om bovenmenselijke prestaties van de coureurs te eisen. De populariteit van de wielersport was na Parijs-Brest-Parijs zo toegenomen, dat ook ritten over kortere afstand met spanning gevolgd werden. De belangstelling voor baanwedstrijden nam eveneens spectaculair toe als de helden van de weg aan de start verschenen. De geïmproviseerde pistes van vroeger werden op vele plaatsen vervangen door velodrooms met vaste tribunes, niet alleen in Frankrijk, maar ook in andere landen. Het waren bovenal uitdagingsraces over grote afstanden die veel publiek trokken. Meer dan 20.000 toeschouwers kwamen naar de winterbaan van de *Galerie des machines* in Parijs om te zien hoe Terront en Jean-Marie Corre een duel over 1000 kilometer – 2500 rondes – uitvochten. Terront werd winnaar en verdiende met zijn zege 12.500 franc, een klein kapitaal. Wielrennen werd zo'n rage dat Clovis Clerc, de directeur van de Folies-Bergères, niet alleen een velodroom in Charenton bouwde, maar bovendien in zijn nachtclub wedstrijden op rollen liet houden.