

# MARK **OP SNELHEID** CAVENDISH



Autobiografie

Mark Cavendish

# *Op snelheid*

Autobiografie

Vertaald door Erik de Vries, Ingrid Buthod en  
Willemien Werkman

TIRION SPORT

Dit boek is gepubliceerd door

Tirion Uitgevers

Postbus 13288

3507 LG Utrecht

[www.tirionsport.nl](http://www.tirionsport.nl)



@TirionSport

Omslagontwerp: De Weijer Design BNO, Baarn

Omslagfoto's: ANP

Vormgeving binnenwerk: ZetSpiegel, Best

Vertaling: Erik de Vries, Ingrid Buthod en Willemien Werkman

ISBN 978 90 4391 650 9

ISBN e-book 978 90 4391 651 6

NUR 491

Voor het eerst gepubliceerd in Groot-Brittannië in 2013 door Ebury Press, een imprint van Ebury Publishing, onderdeel van Random House  
Oorspronkelijke titel: *At Speed – My Life in the Fast Lane*

Mark Cavendish has asserted his right to be identified as the author of this Work in accordance with the Copyright, Designs and Patents Act 1988.

© 2013 Mark Cavendish

© 2013 voor de Nederlandse taal: Tirion Uitgevers, Utrecht

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photocopy, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten van derden zo goed mogelijk te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich tot de uitgever wenden.

Voor Delilah



*Mijn niet zo fraaie gebaar met twee vingers na het winnen van de tweede etappe in de Ronde van Romandië, 2010. Niet mijn slimste zet, maar ik had het begin van het seizoen in bed doorgebracht, de pers was over mij heen gewalst en het was een uiting van emotie na alles wat er gebeurd was.*

## Proloog

‘Dave, ik ga morgen het WK winnen.’

Dave was David Millar en ik, nou ja, ik waande me in gedachten al wereldkampioen. We schrijven de middag van zaterdag 24 september, waarop we zojuist op de tv in onze hotelkamer Giorgia Bronzini het WK op de weg voor vrouwen hadden zien winnen. De vorige dag, vóór de overwinning van Bronzini, had een twintigjarige Fransman die luisterde naar de naam Arnaud Démare het WK in de categorie onder 23 gewonnen, en de dag daarvoor was de Britse Lucy Garner als eerste geëindigd in de juniorenkoers voor vrouwen. Rod Ellingworth, gedurende die week de trainer van de Britse ploeg en dus ook mijn baas, had zijn hoofd uit de auto gestoken en ons, de eliterenners bezig aan een laatste pittige training, het goede nieuws over Lucy verteld. Toen Garner was teruggekeerd in het hotel waar de Britse ploeg bivakkeerde, was ik met een oude ploegmakker, de Zweed Thomas Lökvist, aan mijn fiets aan het prutsen, maar toen Lucy binnenkwam, stopte ik om haar met applaus te kunnen verwelkomen. Terwijl ik klapte, dwaalden mijn ogen af naar de gekleurde banen van haar hagelnieuwe WK-trui, maar uit bijgeloof wendde ik mijn blik snel af. Dat tricot – misschien wel de meest gewilde trui in het professionele wielrennen, nog gewilder dan het geel uit de Tour – was wat Bronzini, Démare en Garner met elkaar verbond. Een andere overeenkomst was dat ze hadden gewonnen op een parcours dat een lommerrijke buitenwijk ten noorden van Kopenhagen doorsneed. Nog een overeenkomst was de wijze waar-

op hun koersen waren geëindigd: in een massasprint. Twee keer kon nog toeval zijn, maar bij drie keer was er sprake van een patroon. Ik draaide me in mijn eenpersoonsbed naar Dave om: ‘Gast, ik ga verdomme hier winnen. We kunnen niet verliezen.’ Later heeft Dave me eens toevertrouwd dat dit het moment is geweest waarop hij daar ook van overtuigd is geraakt. Ik had het nog niet gezegd of ik was in gedachten al gaten aan het dichtrijden in het laatste rechte eind voor de streep; ik maakte me klein, duwde mijn fiets als eerste over de meet waarna de euforie van de overwinning me als een vloedgolf overspoelde. Ik ben eerder in mijn carrière zelfverzekerd geweest wat het winnen van koersen betrof, maar ik heb ook gaandeweg het verschil leren kennen tussen gezond en ongezond zelfvertrouwen: het ene geeft je energie en verscherpt je zintuigen, je spieren, zelfs je blikveld in de koers; van het andere raak je afgestompt, het dempt en vertraagt alles. Wat ik nu voelde behoorde wel degelijk tot de eerste categorie.

Een klein jaar geleden had ik met mijn oude vriend en HTC-ploegleider Brian Holm voor het eerst het parcours bestudeerd. Brian is de man met zo’n beetje het grootste netwerk van Denemarken, ook is hij volgens *GQ Magazine* de op drie na best geklede (hoewel ik niet zeker weet of ik het daarmee eens ben). We hebben op die reis veel meer gedaan dan alleen maar fietsen, maar na de uren die we op het parcours hebben rondgereden in het gezelschap van donateurs van Brians kankerstichting, was ik ervan overtuigd dat dit niet zou uitdraaien op een tweede Melbournescenario.

De Australische stad was in 2010 gastheer geweest van het WK, dat er een paar weken voor mijn bezoek aan Kopenhagen was verreden. Het was niet goed afgelopen in Melbourne. Ik stond er in 2010 aan de start na een succesvol verlopen Vuelta, waarin ik drie etappes en de puntentruï had gewonnen, en ik verkeerde in bloedvorm. Dat bleek nu juist het probleem, mijn excuus was dat ik in de voorbereiding op de koers, bedoeld om mijn vorm nog verder aan te scherpen, te veel van mezelf gevergd had. Ik was ervan overtuigd dat ik kon winnen, maar met mijn al te geestdriftige inspanningen tijdens de training heb ik mijn winstkansen flink op het spel gezet.

Dave, een van de slechts drie Britten die zich voor de koers hadden weten te kwalificeren, wist dat ik het overdreef, net als de overige ploeg- en stafleden, maar ik had deze fout en mijn daaropvolgende, diep ontgoochelende prestatie nodig om een naar later zou blijken uiterst cruciale les te leren.

De gehele week in aanloop naar het WK in Kopenhagen hing er een fantastische sfeer binnen het Britse kamp. Iedereen had hetzelfde doel, namelijk ervoor zorgen dat het peloton gesloten zou blijven tot aan de laatste tweehonderd meter voor de streep, waarna het aan mij zou zijn om het af te maken. Het was tekenend voor mijn vertrouwen, niet alleen in het verloop van de koers maar ook in de jongens, dat er wat mij betreft maar één uitslag mogelijk was.

De avond voorafgaand aan de koers was Brian Holm naar het hotel van de ploeg gekomen. Omdat ik werd gemasseerd op het moment dat hij aankwam, maakte hij een praatje met Dave en Brad Wiggins.

‘Ik heb vandaag de koers gevolgd. Hier ga je winnen, of niet soms?’ zei Brian toen ik eindelijk was gearriveerd.

‘Ja, dat klopt. Ik ga winnen,’ zei ik.

Brian zweeg. ‘Shit, ik ben zenuwachtig.’

Zenuwachtig was, denk ik, niet het juiste woord. Volgens mij bedoelde hij dat hij opgewonden was. Brian zegt dat altijd op de momenten dat ik zeker weet dat ik onverslaanbaar ben, zoals die dag. Dat is vaste prik sinds we elkaar voor het eerst hebben ontmoet tijdens de Ronde van Groot-Brittannië in 2006, toen ik nog een luidruchtige *stagiaire* – wielerjargon voor loopjongen – van twintig was en hij me uitschold voor *fat fuck* toen ik al direct halverwege de eerste etappe van de koers mijn opdracht om naar voren te rijden, negeerde.

In de loop der jaren is Brian uitgegroeid tot een soort vader, broer en mentor. Ik had het geluk die week met nog zo’n type op de kamer te liggen, te weten Dave. Er zijn renners, zoals Brad, die als ze de keuze krijgen altijd een kamer voor zich alleen opeisen, maar ik kan daar helemaal niet tegen. Als mijn slapie voortijdig uit koers stapt of een trainingskamp verlaat, vlieg ik binnen enkele uren



tegen de muren op en zeur net zo lang bij de ploegleiding tot ik bij iemand anders op de kamer word gelegd.

Dave en ik werden op de ochtend van de wedstrijd gewekt door de zon. We ontbeten, maakten ons klaar en klommen toen in de ploegbus. Ik was zwijgzaam, stiller dan gebruikelijk. Ik word niet vaak zenuwachtig omdat ik daarvoor te veel mijn hersenen gebruik. Sudoku, logicapuzzels, visualisatie. Alles vol gas. Iedere profrenner traint zijn benen, maar er zijn er slechts weinig die ook hun hersens trainten, het enige orgaan waarmee ze in de koers beslissingen kunnen nemen. Het blijft me fascineren: hoe meer je je hersenen bezighoudt, hoe meer ze afdwalen en hoe kleiner de kans dat ze gesaboteerd worden door de spanning, die fouten veroorzaakt en je prestatie ondermijnt.

Het winnen van het WK en de daaraan voorafgaande inspanning om de koers in een sprint te laten eindigen, was als het oplossen van een logicapuzzel. Ter voorbereiding spraken we in de dagen voorafgaand aan de koers met andere ploegen die sterke sprinters aan boord hadden en die daarom graag eenzelfde soort finale zouden zien: de Amerikanen, de Australiërs en de Duitsers. Ze beweerden dat ze ons zouden helpen, maar we wisten allemaal dat de ploeg met de sterkste sprinter, en men was het er unaniem over eens dat ik dat was, de grootste verantwoordelijkheid zou moeten dragen. Het was daarom maar het beste dat we er rekening mee hielden dat we de gehele koers van 266 kilometer zouden moeten controleren, iets wat voor iedere ploeg een onmogelijke opgave zou zijn, maar waar de onze naar uitkeek. Daar was een bijzondere groep renners voor nodig: mijn ploegmaats hadden geen uitzicht op persoonlijk succes maar dienden zich op te offeren voor een renner die voor de meesten van hen in elke andere koers van het seizoen een concurrent was. Dat is de onvermijdelijke tegenstelling van een WK: gedurende één dag, waarschijnlijk de belangrijkste uit het wielerseizoen, worden de belangen van de merkenteams – de bedrijven die de salarissen van de renners betalen – opzijgezet ten gunste van het landsbelang. Dat is de reden dat een hoop nationale bonden, zij het niet de Britse, hun renners bij winst een flinke bonus in het voor-

uitzicht stelden als compensatie voor de opofferingen die de meesten zich hadden getroost.

Voordat we uit de bus stapten, herhaalde ik het nog een keer: ‘Als we alles honderd procent goed doen, winnen we.’

Dat is een uitspraak die steevast in elke ploegbus, voor elke koers, door de ploegleider of de kopman wordt gedaan. Onze prestaties in de komende zes uur zouden bepalen of het een cliché of een profetische uitspraak zou blijken.

De wegrit tijdens het WK verloopt meestal via een vast patroon: vroeg in de koers ontsnapt een relatief grote groep renners van tweede garnituur, het tempo in het peloton stukt en de grote wielernaties – Italië, Nederland, Spanje, België enzovoort – onderhouden samen een tempo dat ervoor moet zorgen dat de voorsprong van de vluchters niet onoverbrugbaar wordt. Als de kopgroep weer is ingelopen – wat meestal tussen de vijftig en twintig kilometer voor de streep het geval is – beginnen de serieuzere aanvallen die wel eens beslissend zouden kunnen zijn. Deze werkwijze mag wellicht tegen de intuïtie indruisen, er is echter geen ploeg in staat om de koers van start tot finish te controleren, en al helemaal niet op een WK. Dat was in elk geval de heersende opvatting.

De eerste 28 kilometer van Kopenhagen naar de omloop in Rudersdal – alwaar we zeventien ronden van 14,3 kilometer moeten afleggen – rijden we niet aan kop. Als we Rudersdal eenmaal bereikt hebben en aan de eerste omloop beginnen, zien we er geen gevaar in om de gebruikelijke en hopelijk onschuldige vluchters vrijgeleide te geven. Tegen die tijd echter hebben we de koers stevig in handen, Ian Stannard en Geraint Thomas reageren op elke vluchtpoging die een bedreiging voor onze tactiek kan vormen. Als we eindelijk tevreden zijn over de samenstelling van de ontstane kopgroep, zie je onze blauw-rode truien naar de kop van het peloton trekken, waar ze de komende vijf uur blijven.

De kenners hebben sinds de bekendmaking van het parcours, meer dan een jaar voor aanvang van het WK, geroepen dat het traject van Kopenhagen niet al te zwaar is, maar het is zaak om subtiliteit niet te verwarren met simpliciteit. Er bestaat geen wielerskoers

waarvan ik de geheimen en de nuances niet wil begrijpen en onder de knie krijgen. Vandaag bijvoorbeeld begin ik in de eerste negen ronden bij elke beklimming van het grootste obstakel van de dag voor in het peloton, geflankeerd door mijn adjudant voor de dag, de 37-jarige veteraan Jez Hunt. Ik leg mijn ketting op het binnenblad en naarmate we klimmen, zakken we steeds verder door het peloton: op die manier kan ik het me veroorloven om trager te klimmen dan de andere renners in de groep, met een lichter verzet, terwijl ik eenmaal boven, als we beginnen aan de enige sectie van het parcours waar we wind tegen hebben, toch nog in de buik van het peloton zit. Ik schuif weer op en kies samen met Jez positie achter de blauw-rode Britse trein aan kop van de groep.

Gedurende zestig kilometer groeit het gat met de zeven koplopers, maar we laten het gebeuren, wij bepalen hoeveel voorsprong ze mogen nemen. Een jaar geleden in Melbourne wist ik al na een paar kilometer dat ik niet over de benen beschikte om de koers uit te rijden, laat staan te winnen. Vandaag echter trap ik door de boter. Ik zie andere renners naar mijn dijen gluren die boven de stang uitmalen en ik stel me voor dat er binnen het peloton een waarschuwing circuleert: Cavendish heeft weer een van zijn dagen. Twee renners met wie ik de rest van het jaar in de ploeg zit, Lars Bak en Kanstantsin Sivtsov, komen naast me rijden en herhalen datgene wat ik de afgelopen 24 uur heb gezegd, wat Brian heeft gezegd en wat Dave heeft gedacht maar niet heeft uitgesproken: 'Je gaat winnen vandaag, Cav. Je gaat wereldkampioen worden.'

We tellen de ronden af. Steve Cummings en Chris Froome sleuren aan kop, achter hen rijden Dave, Gee, Brad, Stannard en Jez Hunt, mijn oppas. Omdat het tijdens het WK niet is toegestaan via de oortjes contact te leggen met de ploegleiderswagen, krijgen we per ronde twee keer informatie over de tijdsverschillen via het krijtbord. Onze entourage kan op dezelfde manier met ons communiceren als we de 'pits' binnenrijden om onze proviandvoorraad aan te vullen. Op een zeker moment lees ik een aan mij gericht instructie op het krijtbord dat ik te ver van voren zit en me moet laten terugzakken. Ik negeer dit. Als ik geacht word de kop-

man van onze ploeg te zijn, dan blijf ik bij mijn ploegmaats in de buurt.

Acht ronden te gaan. Zeven. Het gat met de vroege vluchters wordt nu kleiner: Froomey en Steve, de twee noeste werkers, lopen langzaam op hen in. Er ontstaan tegenaanvallen die echter als gevolg van ons verstikkende tempo snel weer uitdoven. Op zes ronden voor de finish worden we voor het eerst serieus opgeschrikt: de Fransman Blel Kadri valt, neemt daarbij andere renners mee en plots is er een breuk in het peloton. Dit is de reden dat je vooraan moet zitten, omdat zowat iedereen achter de valpartij, titelverdediger Thor Hushovd inclusief, in de remmen moet knijpen. Op een snel parcours als dit, met onze ploeg aan de leiding, zullen ze de kop van de koers niet meer terugzien. Gee – Geraint Thomas – is de enige renner van onze ploeg die door de val is opgehouden, maar hij weet zichzelf los te rukken en vindt wonderbaarlijk genoeg de aansluiting met onze trein weer. Zoals ik al zei was het een angstig moment, een waarschuwing, en misschien een teken dat we vandaag het geluk aan onze zijde hebben.

Vijf ronden voor het einde rijdt een viertal naar de zeven oorspronkelijke koplopers, zodat er nu dus elf renners voorop rijden met een voorsprong van twee minuten. Het is een grote groep, onder normale omstandigheden zelfs gevaarlijk groot, maar we hebben de koers nog altijd onder controle als ware het een computerspelletje, iedereen zit daar waar wij het willen. Froomey en Steve hebben hun werk gedaan en zullen over een paar minuten de kop afgeven, waarna het de beurt zal zijn aan Jez. Na Jez komt Dave, na Dave is het Brads beurt. In de laatste ronde zal Brad het stokje overgeven aan Stannard, dan Gee, die als taak heeft mij af te zetten in de sprint.

Het regent nu aanvallen, maar we geven geen krimp, het lukt de aanvallers niet om weg te komen. Met name bergop knalt mijn hart zowat uit mijn ribbenkast en ik bijt zo hard op mijn tanden dat ik er een breek en twee dagen na de koers naar de tandarts moet. Ik weet het echter te doorstaan dankzij die magische stroomversnelling, veroorzaakt door mijn ploegmaats. Deze microkosmos zit me als

gegoten, zeker gezien de staat van mijn leven anno september 2011: de pieken en dalen die ik de afgelopen twee jaar heb doorgemaakt, waarin ik meer kritiek heb gekregen dan andere renners tijdens hun gehele carrière over zich heen krijgen, soms terecht; de meningsverschillen met mijn ploeg en ploegleider, persoonlijke problemen, gezondheidsklachten, historische successen afgewisseld met grandioze mislukkingen. Veel ervan heb ik voor mezelf gehouden. Ik heb de hobbels op dezelfde manier genomen als ik me vandaag handhaaf in deze koers, met dank aan mijn vasthoudendheid, of beter mijn strontgeiwijsheden, en de steun van een aantal bijzondere mensen. Als ik het risico loop vandaag door iets overmand te worden, is het wel trots.

Dezelfde emotie welt twee ronden voor het einde op, op het moment dat Jez het voor gezien houdt en Dave de kop overneemt. Dan, juist op het moment dat we de laatste vroege vluchters hebben bijgehaald, plaatst de Fransman Thomas Voeckler een tegenaanval, waar al snel de Deen Nikki Sørensen en de Belg Klaas Lodewyck zich bij aansluiten, waardoor dit waarschijnlijk de meest bedreigende actie van de dag is geworden. Dave legt zijn handen midden op het stuur en neemt zijn tijdrijdershouding aan om ons binnen schootsafstand te houden. Voeckler is een toprenner, maar deze actie komt voort uit wanhoop. In het peloton verspreidt de gelatenheid zich als gangreen: deze koers gaat beslist worden in de sprint, precies zoals we voorspelden en wensten en die zal worden gewonnen door Mark Cavendish.

Nog één ronde te gaan.

De groep Voeckler rijdt nog altijd voorop, maar inmiddels heeft Brad de leiding overgenomen en hij rijdt volle bak, harder dan ik hem ooit eerder heb zien rijden. We passeren de meet, horen de bel, en Brad laat het peloton achter zich. Hij neemt vijf meter, tien.

‘Brad!’

Een van de jongens overstemt het rumoer van het publiek en maant hem af te remmen. Alles gaat langs me heen, of beter gezegd: ik ben een en al concentratie. Brad heeft de koers in zijn greep

en speelt op deze omloop met de concurrentie: hij trekt, sleurt, maakt de koers hard. Ik wist al dat Brad zijn zinnen hierop had gezet en dat hij zijn gelijke niet kent als hij eenmaal ergens zijn tanden in heeft gezet, maar ik wist het pas echt zeker sinds gisteren, na de laatste belangrijke bespreking in de ploegbus, voorafgaand aan de koers, toen we de tactiek doornamen in het geval van onvoorziene omstandigheden, mocht ik bijvoorbeeld in de finale worden getroffen door materiaalpech. Na een paar minuten heen en weer gepraat, zei ik uiteindelijk: ‘Luister, jongens, als ik op drie kilometer voor de streep lekrijdt, dan moet jij, Gee, maar voor je eigen kansen sprinten.’

Brad, die doorgaans tijdens dit soort bijeenkomsten zijn gedachten voor zich houdt en ook vandaag nog amper zijn mond had opengegaan, liet me niet uitspreken.

‘Luister,’ zei hij. ‘Als Cav op vijftig kilometer van de streep lekrijdt, blijven we wachten. Als hij op drie kilometer lekrijdt, blijven we wachten. En als het op zevenhonderd meter van de streep gebeurt, dan blijven we verdomme óók op hem wachten.’

Hier had niemand een weerwoord op. Blikken schoten slechts door de bus, van renner naar renner, niet zozeer voor instemming met wat er was gezegd, maar over wie het had gezegd, en wat die woorden in deze context betekenden. Terwijl Brad sprak, liepen mij de rillingen over de rug. In de afgelopen jaren, zeker in de voorgaande dagen en al helemaal tijdens de koers, waren er talloze kleine aanwijzingen te vinden waaruit je achteraf had kunnen afleiden dat we het WK zouden winnen. Dit was zonder twijfel een van die momenten.

Natuurlijk hadden Brad en ik onze moeilijkheden gehad. Geen van ons tweeën is wat je noemt een makkelijke persoonlijkheid. We hebben samen absolute hoogtepunten – zoals de koppelkoers tijdens het WK op de baan van 2008 – afgewisseld met dieptepunten. Tijdens de Spelen van Beijing kreeg ik eenvoudig de indruk dat hij na zijn gouden medailles op respectievelijk de individuele en de ploegenachtervolging, er met zijn gedachten niet helemaal meer bij was. Ons optreden op de koppelkoers werd dan ook een volslagen,

goed gedocumenteerde mislukking. Die avond ontbood ik Rod Ellingworth en Dave Brailsford, de prestatiecoach van de Britse bond, op mijn hotelkamer. Ik zei dat ik ervan baalde dat ik zo ongeveer gedwongen was geweest de Tour te verlaten om me op deze Spelen voor te bereiden, dat ik zeer ontevreden was over Brads instelling tijdens de koers en dat eventuele excuses daar niets meer aan konden veranderen. Gedurende twee maanden na het echec in het velodrome van Beijing, spraken Brad en ik niet met elkaar. Toen hij me een verzoenend sms'je stuurde – ‘Hallo, ken je mij nog?’ – was het ijs echter weer gebroken.

Drie jaar later was er een periode dat mijn grootste zorg niet mijn relatie met Brad was, maar die tussen hem en Dave Millar. Die was behoorlijk verstoord toen Brad aan het einde van 2009 Garmin had verruild voor Team Sky. Lange tijd heb ik gevreesd dat hun onderlinge spanningen ertoe zouden leiden dat een van de twee, waarschijnlijk Brad, in Denemarken zelfs niet van start zou willen gaan, of dat de eenheid die we in de ploeg probeerden te krijgen, zou worden ondermijnd. Feit was dat ik hen beiden nodig had, als ik kans wilde maken op de overwinning. Ik had Dave nodig omdat hij niet alleen een fantastische, geboren sporter is met ontzettend veel ervaring, maar in de koers ook een van de beste communicatoren is van het peloton. Daarnaast contrasteert Daves excentrieke karakter met mijn tics en nukken waardoor hij me op een of andere manier perfect aanvult. Dave en ik hebben een aantal keer een kamer gedeeld voor wedstrijden en trainingen. We bleven dan een groot deel van de nacht wakker en praatten over allerlei flauwekul, waarbij het voor ons op dat moment leek alsof we superintelligente discussies voerden.

De reden dat ik Brad nodig had, was nog duidelijker: op de fiets is hij een regelrecht beest. Als iemand daar nog aan twijfelde, zelfs na zijn vierde plaats in de Tour van 2009 en zijn derde plek in de Vuelta van 2011, dan was hij druk bezig die twijfel nu voorgoed uit te bannen, te vernietigen. Nog maar een paar weken geleden, in augustus 2011, had ik de voorbereidingskoers voor de Spelen in Londen gewonnen waardoor iedereen erg opgewonden was geraakt

over mijn kansen op de eigenlijke Spelen, een jaar later. Het beste wat me die dag overkwam, was echter een sms'je dat ik later die avond kreeg van Brad. De strekking van het bericht, al dan niet letterlijk in deze bewoordingen, was: 'Schijt aan alle wrok, schijt aan het gedoe met Dave, schijt aan alles. Ik wil jou in Kopenhagen aan de regenboogtrui helpen.'

Dat was ook een sleutelmoment.

Onze volgende uitdaging wat Brad betrof, was hem zover krijgen dat hij zich weg zou stoppen tot twee of drie ronden voor het einde, als zijn taak als onze menselijke stofzuiger begon: het onschadelijk maken van ontsnappingen en het tempo in het peloton dusdanig opvoeren dat elke aanval of tegenaanval ten dode opgeschreven was. Brad stond aanvankelijk niet te trappelen, in de wetenschap dat dit wellicht fysiek en mogelijk ook mentaal de zwaarste taak was binnen de ploeg; hij wilde zijn werk zo vroeg mogelijk gedaan hebben, maar wat ons betreft kwam dat neer op de melkboer die zijn ronde doet in een formule 1-auto. Dat zag Brad uiteindelijk ook wel in, wat slecht nieuws was voor al onze tegenstanders.

Deze voorlaatste ronde zal de enige keer in koers zijn dat ik het laatste rechte eind meefiets in de buik van het peloton. De omloop staat inmiddels al een jaar in mijn geheugen gegrift: op 300 meter na de meet een bocht naar rechts, langs het stadhuis van Rudersdal, dan naar de voet van de eerste, driehonderd meter lange klim, dan weer naar beneden naar de voet van Søllerød Slotsvej, met zijn 480 meter de langste klim in koers. Daarna is het twee kilometer dalen en weer 650 meter sleuren alvorens de relatief eenvoudige en vlakke tweede helft van het parcours begint, naar de voet van de vierhonderd meter lange, steeds steiler wordende slotklim naar de finish.

Bij het ingaan van de laatste tien kilometer, voor de laatste beklimming van de Søllerød Slotsvej, rijden er drie mannen voorop, maar in geleende tijd. Dat betekent dat het klotegevecht voor de beste posities elk moment kan beginnen. Dan zullen de renners niet langer proberen solo aan weerszijden van de weg naar voren te komen, maar zullen er hele treinen, complete ploegen naar voren



denderen, die een wervelwind of ‘wasmachine-effect’ creëren die me in luttele seconden kan terugwerpen van de vierde naar de veertigste plaats. Het is essentieel dat dit niet gebeurt en daarom hebben we voor dit werk Brad meegenomen. Ik blijf over Gee’s schouder gluren en over die van Stannard, en vraag me af hoe het in godsnaam mogelijk is dat Brad daar nog altijd aan kop rijdt, maar hij blijft geven – 55, 60 per uur, zodat hij de concurrentie niet alleen in toom houdt, maar ook pijn doet. Als ik de beelden later op tv terugzie, ziet de commentator Brad van links naar rechts over de weg zwieren, daarbij af en toe opzij glurend, waarop hij zal opmerken dat hij kapotzit en een ploegmakker zoekt die het kan overnemen. Wat hij in werkelijkheid deed, was de volle breedte van de weg benutten om het zo voor anderen onmogelijk te maken een bommetje te gooien en aan de binnenkant of buitenom te demarreren en zo die wervelwind, die dodelijke spiraal te ontketenen. Normaal gesproken zijn er in lange, harde koersen zoals het WK een paar renners, de volbloed afmakers als Fabian Cancellara of Philippe Gilbert, in staat om in de laatste vijf of tien kilometer een jagend peloton voor te blijven. Met Brad aan het stuur zitten ze achter aan het peloton stevig in de gordels.

Tien kilometer tot de meet. De Nederlandse renner Johnny Hoogerland krijgt een paar honderd meter en sluit aan bij het trio aan kop, maar ze zijn kansloos. Het gaat weliswaar hard, beestachtig hard, maar het gestage tempo is al de gehele dag ons geheim; het is makkelijker om een tempo aan te houden tussen de vijftig en de zestig dan om eerst 52 te rijden, dan 54 en dan weer terug.

Op negen kilometer van de streep maak ik me al klein op de fiets, ik kruip in mijn fiets, de handen onder in de beugel. Meestal houd ik ze op dit punt nog boven op de remgrepen, mijn hoofd omhoog, de nek uitgestoken en mijn ogen op steeltjes, maar het gaat nu te hard om me druk te maken over wat en wie ik kan zien. Terwijl de koplopers worden bijgehaald, ben ik ervan overtuigd dat Brad nu zijn laatste kunstje aan kop van het peloton wel heeft laten zien, maar zijn benen malen nog altijd door, als twee stampende zuigers geselen ze de pedalen. Op zes kilometer van de streep sleurt hij nog

altijd aan kop. Vijf. Vierenhalf. Nog altijd Brad. *Fucking unbelievable.*

Eindelijk, met nog vier kilometer te rijden, laat Brad zich aan de rechterkant van de weg uitzakken en neemt Stannard de kop over, in de wind. Twee seconden later gebeurt het: een schicht magnesiumwit licht, een flits uiterst rechts in mijn gezichtsveld. De troepen van de Aussies denderen aan de rechterkant van de weg erop en erover. Ik raak niet in paniek. Dat doe ik nooit. Dat is een van de redenen – de voornaamste, denk ik – dat ik tegenover andere sprinters duidelijk in het voordeel ben, niet alleen in Kopenhagen, maar in elke koers. Een sprint is geen chaotische bom die in je gezichtsveld afgaat, het is niet simpelweg maar hard rechtdoor fietsen. Het is een optelsom van problemen die snel moeten worden opgelost, vaak direct, maar ook op rationele wijze. Ook is het een strijd waarin fitheid de doorslag geeft, en niet zozeer brute snelheid, en meestal heb ik meer energie en beweeg ik sneller dan mijn concurrenten omdat ik onderweg kalm en klinisch blijf. Ik durf zelfs te wedden dat mijn hartslag in de slotkilometers tien slagen lager ligt dan die van de meeste van mijn rivalen, niet omdat ik over een efficiëntere cardiovasculaire motor beschik – dat is namelijk niet zo – maar omdat ik me niet opwind.

Een belangrijk element om te kunnen ontspannen, is je aandacht blijven richten op het proces in plaats van op het resultaat. Als ik weet dat ik ga winnen, als ik dat stemmetje hoor dat me toefluistert: ‘Cav, deze is binnen’, dan is dat tegelijk een waarschuwing van mijn onderbewuste om het niet te verknallen. Dat, en een dosis zelfvertrouwen, niet te verwarren met zelfgenoegzaamheid: een laatste scheut van dat speciale ingrediënt dat de film die zich voor mijn ogen afspeelt, versnelt en omtovert tot hd.

Op twee kilometer van de finish valt het echter niet mee om mijn kop erbij te houden. Aan de overkant van de weg, in de schaduw, duiken renners van allerlei nationaliteiten in het kielzog van de Australische trein. Achter vijf Australische truien zie ik Italianen, Russen, Spanjaarden, Amerikanen en Fransen – de Verenigde Naties die mijn sprinttrein verneuken – door wie we worden verzwolgen. Ik zeg tegen mezelf dat ik kalm moet blijven en vertrouwen

moet blijven houden: vertrouwen in Stannard en Gee, de enige ploegmakers die nog over zijn; vertrouwen in mijn vermogen de bewegingen van een peloton te lezen, als een weerman die de route van een tornado voorspelt. Ik hoef alleen maar te doen wat ik altijd doe: niet op het wiel blijven zitten, maar erin, niet achter een renner blijven hangen, maar positie kiezen zowat tussen twee renners in, zodat ik ruimte hou om in een flits naar voren, achteren, links of rechts uit te kunnen wijken. Ik breek niet, hoewel ik wel die behoefte voel, nu renners en ploegen die zich de hele dag niet hebben laten zien en ons de koers hebben laten hardmaken, zich plots van voren melden, zoals de Spanjaard Carlos Barredo, die zich kwakkend en duwend naar de kop baant.

Ik ben lucide, alert, maar ik weet dat ik in de laatste twee kilometer, op zo'n twintig plekken achter de kop, kwetsbaar ben. Als er aan de overkant van de weg plots nog een trein komt opzetten, kan ik nog eens twintig plekken verliezen en daarmee mijn kans op de eindzege verspelen. Gelukkig rijden Gee en Stannard voor me uit, twee uitzonderlijk sterke en ongelooflijk loyale renners. Vanuit mijn huidige positie kom ik nergens als ik van wiel naar wiel blijf springen. Je moet buitenom, door de wind, en om dat voor elkaar te krijgen heb je veel vermogen nodig, waar Stannard en Gee over beschikken. Je – of ik – moet ook die toewijding hebben, waar ik bij deze twee nooit aan heb getwijfeld. De symboliek dat ik in de laatste twee kilometer van het WK in het wiel zit van twee mannen met wie ik als renner ben opgegroeid bij de Academy, de opleidingsploeg van de Britse bond, is om te onthouden en te koesteren.

Op 1,9 kilometer rijden we nog altijd achter de Aussies, de Italianen, Duitsers en Spanjaarden, vlak langs de afzettingen aan de rechterzijde van de weg. Vijf plekken voor me zie ik Matt Goss, kromgebogen over zijn stuur, malende benen. Hij heeft niet van die gespierde kuiten als André Greipel, Marcel Kittel of welke sprinter ook – Gossy oogt onhandig, ietwat lomp, maar op een aankomst bergop zoals deze, zou hij weleens de grootste bedreiging kunnen vormen.

1,8, de speervormige kop van het peloton zwenkt naar het midden

van de weg. Dankzij die beweging ontstaat er op 1,7 kilometer een gaatje aan de rechterkant: Stannard ziet het en duikt erin, Gee doet hetzelfde, en plots zitten ze de Australiërs op de hielen, in tweede en derde positie. Ik wil ook het gat induiken, maar Gossy, die voelt dat ik eraan kom, of erop rekent dat ik het wiel van Gee zal volgen, wijkt vol uit naar rechts en gooit de deur dicht.

Kut.

Op 1,5 ben ik mijn loods kwijt. Op 1,4 zit ik ingesloten. 1,3; Stannard rijdt op kop, Gee kijkt om zich heen op zoek naar mij maar wordt verblind door het blauw van de Italianen en het wit van de Duitsers en de Australiërs. Gossy laat me voorbij, maar ik ben niet langer op zoek naar Gee. Ik weet dat Gossy voor de laatste bocht onderlangs zal duiken, ik maak me klaar om in zijn wiel te gaan zitten. Dat is riskant, maar als het lukt... Als het me lukt...

1,2. 1,1. Dan vliegen we onder het blauwe spandoek door dat het ingaan van de laatste kilometer aangeeft. Negenhonderd. De laatste haakse bocht naar rechts. Stannard smijt zijn lichaam en fiets door de bocht en is de eerste die de eindstreep voor zich ziet opdoemen. Gee, in tweede positie, volgt zijn lijn. Ik zit tien plekken achter hem, Gossy is me voorbijgestoken, zoals ik had verwacht, ik zit hier goed, denk ik nu, ik zit gebeiteld, dit gaat goed, heel goed. We hebben voorafgaand aan de koers vele dagen gediscussieerd over de keuze tussen de meer aerodynamische carbonwielen of de lichtere, snellere conventionele wielen, en uiteindelijk heb ik vanwege de versneling die nodig is na deze bocht, de laatste gekozen. Terwijl Gossy de bocht aansnijdt, probeert een Italiaan zich ertussen te wringen. Als ik versnel en mijn fiets voor hem uit danst, weet ik dat ik de juiste keuze heb gemaakt.

Stannard, die het werk nu opknaapt, staat op het punt af te geven en Gee zoekt nog altijd achteromkijkend naar mij. Ik roep: 'Gee, ik zit goed!' Gee zit op achthonderd meter van de streep in de perfecte positie om voor eigen kansen te gaan, veel renners zouden die verleiding niet kunnen weerstaan, maar Gee wel. Gee zou zo iets nooit doen. Hondstrouw, Gee. Is bereid zijn trappers voor je kapot te stampen. Gee is een absolute legende.

750. Nog driehonderd meter voordat de weg begint te stijgen. Ik blijf bij Gossy, als zijn schaduw, nog dichterbij dan dat. Ik blijf nu alleen maar wachten.

Zevenhonderd. Ik zie Gee rechts van mij terugzakken, eerst naast me, dan achter me.

650. Het is nu een kwestie van wachten. Wachten, wachten. 550.

Vijfhonderd. De wind komt van rechts. Dat heb ik op de training al gemerkt – ronde na ronde, oefensprints, het uitproberen van versnellingen, lijnen, tempomakers – en ook vandaag heb ik hem in elke omloop gevoeld. De wind zal het peloton naar links dirigeren, waardoor er aan de rechterkant, waar ik nu zit, ruimte zal ontstaan.

450. Op 430 begint de klim.

Vierhonderd, en de wind begint zijn werk te doen. Nauwelijks zichtbaar schuiven de renners op. Heinrich Haussler leidt het peloton, in dienst van Gossy, en zwenkt, zwenkt naar links en de hele meute volgt hem als de staart van een draak.

375, 350. Nu gaat het erom. Haussler sterft en iedereen wijkt uit, naar links, het raam knalt open. Rechts van mij rijdt een Italiaan, Daniele Bennati, en links word ik geflankeerd door de Nederlander Lars Boom. Ik zit in het wiel bij Gossy, maar hier gebeurt het verdomme al, vroeger dan ik had verwacht. Nog even en ik heb een gaatje.

Op driehonderd begint het te splijten. Op 275 is het gat halverwege. 250... kom op. 220... nog iets verder. Op tweehonderd ligt het wijd open, een gapend gat wacht – de laatste hindernis is een poort naar het paradijs. Ik denk dat ik even kan inhouden, een seconde rust in het oog van de storm, maar nee, ik moet gaan: Fabian Cancellara, in zijn rode trui, plaatst aan de andere kant van de weg een versnelling en ik moet mee, anders ben ik gezien.

Tien pedaalslagen en ik ben Gossy voorbij. Veertien en ik heb Bennati ingehaald. Vijftien en ik heb Cancellara achter me gelaten en ga aan kop tijdens het WK. Maar het is nog honderd meter naar de streep, het melkzuur en de adrenaline in mijn dijen, kuiten en zelfs mijn armen zijn verwickeld in een chemische oorlog, en op 75, 70, 60, 55 meter van de streep blijft de weg maar stijgen. Op vijftig

wordt het weer vlakker maar dat breekt het ritme, ik ben te vroeg gegaan en heb niet veel meer over...

Ik kijk naar links en zie Cancellara naar de achtergrond verdwijnen, niemand die zijn plek overneemt. 45 en het komt eraan, het komt, het komt. Je gaat wereldkampioen worden, Cav, het komt er verdomme aan.

35, 30, 25. Zes, vijf omwentelingen en het zit erop, Cav. Gossy komt dichterbij, ik weet dat hij terrein wint maar hij heeft te laat aangezet en nu rijd ik over de logo's van de sponsors en heb ik nog tien, negen, acht, vijf meter te gaan. Ik steek mijn *fucking* armen in de lucht en het volgende wat ik zie is de eindstreep en dan ben ik verdomme wereldkampioen.

Wereldkampioen. Ik ben wereldkampioen.

*'Ik was 25, rijk, succesvol en een compleet wrak. Ik was uit balans, persoonlijk en professioneel. Alleen omdat fietsen mijn leven is, lukte het me om gedisciplineerd te blijven. Wielrennen houdt me op de been. En winnen. Zonder die dingen zou ik altijd overhoop liggen.'*

Mark Cavendish is de eerste Britse wielrenner die de groene trui in de Tour de France veroverde, de eerste in bijna vijftig jaar die de regenboogtrui mocht dragen en de enige Brit ooit die het puntenklassement van de Giro d'Italia won. Hij is de beste sprinter uit de geschiedenis van de Tour en – volgens *L'Équipe* – de beste sprinter ter wereld. Maar voor deze successen heeft hij een prijs moeten betalen. Cavendish kreeg hevige kritiek op zijn bombastische manier van koersen, en werd uitgemaakt voor outlaw en psychopaat. In *Op snelheid* vertelt Cav openhartig over de pieken en dalen uit zijn wielercarrière: van hoe zijn eigen ambities uiteenliepen met die van zijn team Sky, tot de teleurstelling van de Olympische Spelen in Londen. Dit boek beschrijft onomwonden hoe een topsporter leerde te overleven, op en naast de fiets.



TIRION SPORT



9 789043 916509

[www.tirionsport.nl](http://www.tirionsport.nl)