

GIRO D'ITALIA



De beklimming van de Stelvio in 1975

INHOUD

De drie grote rondes	7
Korte geschiedenis van de Giro d'Italia	9
Dino Buzzati, <i>De Ronde van Italië</i>	19
De winnaars van de Giro d'Italia	23
De Giro in vogelvlucht, 1909-2025	25
Carlo Oriani (1888-1917), de eerste held op een fiets	70
Vincenzo Torriani (1918-1996), de Godfather van de Giro	73
Nederlandse renners in de Giro d'Italia	79
Maarten Ducrot; slechts één Giro	110
1961: de etappe van Piet van Est	115
Dertien dagen in de groene trui	120
1988: ijs en sneeuw	128
Erik Breukink; acht roze truien	137
2002: de vreemde start in Groningen	141
Eddy Merckx: vijf eindzeges	146
1962: de historische koude-etappe	157
2009: de stille Mentsjov	161
Fausto Coppi (1919-1960)	169
Gino Bartali (1914-2000)	181
Italiaanse wielertaal	189
Raphaël Géminiani (1925-2024)	190
1940: de Tweede Wereldoorlog	192
Een eeuw Italiaanse Giro-toprenners	198
Doping en de Giro	235
Marco Pantani (1970-2004)	240
Tom Dumoulin	250
De schoten van Pieris	258
Het ongelooflijke verhaal van Alfonsina Strada	262
2003: de Giro van de sprints	278
Verder lezen	280
Epiloog	286

© 2026 Mart Smeets

Alle rechten voorbehouden

Omslag en binnenwerk: Peter van den Berg, www.Dyman.nl

Omslagfoto: Johan van der Velde beklimt in 1988 de Gavia in een sneeuwstorm en komt daarboven als eerste aan © Cor Vos

De foto's in het boek zijn, tenzij anders vermeld, afkomstig van Wikipedia, Wikimedia, het Nationaal Archief, historische wielersportarchieven of tv-beelden

NUR 480: wielersport

ISBN 9789462973770

www.uitgeverijdekring.nl/giro-d'italia



Charlie Gaul (Luxemburg) kwam, met etenszakje, langs een 4 meter hoge muur van sneeuw en ijs als eerste aan op de Terminillopas, in de 5e etappe van de Giro van 1960, maar Nencini won de etappe

© NATIONAAL ARCHIEF

DE DRIE GROTE RONDES

De drie grote internationale wielerrondes, in deze volgorde over het kalenderjaar verspreid, zijn de Giro d'Italia, de Tour de France en de Vuelta a España. Deze drie rondes duren drie weken, hebben een deelnemersveld van ongeveer 190 renners, zijn vrijwel overal op tv te zien en worden goed gevolgd door de internationale wielers. Het winnen van zo'n 'grote ronde' geeft een professionele wielrenner aanzien en verhoogt zijn waarde in het peloton.

Ik heb alle drie die wielers meegemaakt: verslag gedaan van vele etappes (ik schat een stuk of 770); samenvattingen van tijdronden gemaakt; renners in mini-portretjes voor de lens gehad; winnaars en heel veel verliezers geïnterviewd. Ik heb in mijn journalistenbestaan ongeveer 60 tot 65 grote internationale rondes gevolgd, verafschuwd wegens soms treurig saaie etappes, maar ze desondanks vaak reuze spannend gevonden.

Welke ronde de beste is? In alle eerlijkheid: de Giro is de zwaarste koers, met veel klassieke en onwaarschijnlijk zware beklimmingen; de Vuelta levert over het algemeen de mooiste 'plaatjes' van vergezichten op en is vergeleken met de andere races tamelijk rustig te noemen; en de Tour, die zichzelf de belangrijkste profkoers vindt, is de koers van chaos en drukdoenerij, die in juli qua aandacht profiteert van het feit dat het wereldwijd de grote vakantie maand is. Langs de Franse wegen staat het in juli boordevol vakantiegangers, terwijl het in Spanje in september oorverdovend stil kan zijn. De vergezichten tonen verlatenheid en vormen een mooi en rustgevend onderdeel van het geheel. De meeste 'show' vind je in Italië; alles draait om de haanachtige kampioenen in de strakke wielerspakken, die bij Italiaanse ploegen fraai gestileerd zijn, kleurrijker en voller

met sponsornamen dan elders. Zelfs de mannen (!) die als organisator, journalist of sponsor aanwezig zijn bij de Giro, zien er enorm stijlvol uit. Bij mijn eerste Giro zag ik verbaasd hoe de tv-commentatoren en de belangrijke wielerscribenten daar kostuums, keurige getailleerde jasjes en minimaal mooie schoenen droegen.

De Vuelta daarentegen is zacht in bijna alles. Het tempo van leven ligt in Spanje lager, de mensen zijn vriendelijker en bereidwillig je te helpen. De Tour de France, licht chaotisch dus maar rijk aan historie, is soms slordig – Franse technici gaan doodleuk weg om te lunchen als een etappe vervroegd uitgezonden moet worden – en typisch Frans chauvinistisch. De Giro is voor Godgelovige wielerscribenten en oude mannen die Gimondi nog gekend hebben en die nog precies weten in welke Giro-aflevering Fausto Coppi iedereen totaal uit het wiel reed. Italiaans wielrennen is zeker ook chauvinistisch, maar voortkomend uit pure passie en rooms tot diep in de ziel; de Tour is Franse pedanterie van ‘wij zijn de Tour en wereldberoemd’, en de Vuelta is vooral lief en relaxed.

Als je als journalist alle drie deze grote rondes meegemaakt hebt, ben je een bevoorrecht mens.

KORTE GESCHIEDENIS VAN DE GIRO D'ITALIA

Op 5 augustus 1908 stuurde Tullo Morgagni, sportjournalist bij *La Gazzetta dello Sport*, een telegram aan wielerverslaggever Armando Couston: of hij met spoed kon terugkeren naar Milaan. Ook eigenaar Eugenio Camillo Costamagna vroeg hij zijn vakantie af te breken. Er moest snel worden gehandeld. Via Angelo Gatti, voormalig manager van fietsenfabriek Bianchi en inmiddels oprichter van het fietsmerk Atala, had Morgagni het bericht bereikt dat Bianchi samen met de Touring Club Italiano en dagblad *Corriere della Sera* plannen had voor het starten van een nationale wielronde, naar voorbeeld van de in 1903 opgerichte Tour de France. Hoe gevorderd die plannen waren, was onbekend, maar voor Morgagni was het duidelijk: als de *Gazzetta* zelf het initiatief nam, kon hun krant de concurrentie voor zijn.

Een nationale ronde lag in het verlengde van wat de krant al deed. De *Gazzetta* organiseerde succesvolle wedstrijden als de Giro di Lombardia en Milaan-San Remo en wist hoe sterk zulke koersen tot de verbeelding van het publiek spraken. Een ronde door heel Italië, naar het voorbeeld van de Tour de France, zou niet alleen sportief prestige opleveren, maar ook nieuwe lezers aantrekken. In een concurrerende krantenmarkt was dat een strategische kans.

Nog geen drie weken later, op 24 augustus 1908, kondigde de *Gazzetta* op de voorpagina de eerste Giro d'Italia aan voor het voorjaar van 1909. De krant beloofde 3000 kilometer koers en 25.000 lire aan prijzengeld, een bedrag dat exorbitant hoog was in vergelijking met wat eigenaar Costamagna jaarlijks verdiende. De aankondiging was niet alleen ambitieus, maar ook financieel gewaagd want het prijzengeld was niet gedekt, sponsors waren nog niet vastgelegd en

de kosten van een nationale ronde waren aanzienlijk. Volgens de latere reconstructie van de Britse wielerschiedkundige Colin O'Brien werd in september 1908 zelfs overwogen het plan te laten varen voordat er een meter was gefietst.

De redding kwam van een kennis van Morgagni, Primo Bongrani, een boekhouder van de bank Cassa di Risparmio, die de fondsenwerving op zich nam. Bongrani wist steun te verkrijgen van onder meer autofabrikant Lancia en het Casino van San Remo, dat al betrokken was bij de koers Milaan-San Remo. Een toegezegde gouden medaille van de Italiaanse koning verleende het project extra prestige. Uiteindelijk wist Bongrani ook de *Corriere della Sera* te bewegen tot een investering van 3000 lire. Met die toezeggingen kreeg het plan definitief vaste grond onder de voeten. In maart 1909 waren de middelen bijeengebracht en werden de details van een acht etappes tellende route bekendgemaakt. De afstand kwam uiteindelijk uit op ongeveer 2500 kilometer, minder dan oorspronkelijk aangekondigd, maar voor die tijd nog altijd immens.

De Giro reed in 1909 door een land dat nog maar net één natie was. Tot 1870 had Italië uit losse staten bestaan. De eenwording onder Garibaldi lag historisch gezien nog vers in het geheugen. Regionale verschillen waren groot en duidelijk voelbaar. In het noorden en midden lagen het relatief goed ontwikkelde Lombardije en Toscane; verder zuidelijk waren de wegen slecht, industrie beperkt en was armoede zichtbaar aanwezig. De infrastructuur liep achter bij die van Duitsland en Frankrijk. Spoorwegen waren sporadisch aangelegd en verharde wegen schaars. Rond de eeuwwisseling vertrokken tienduizenden Italianen naar de Verenigde Staten en later ook naar Australië. Wie bleef, leefde vaak onder eenvoudige omstandigheden. Qua gesproken en geschreven taal nam het Toscaans een leidende positie in. Niet voor niets schreef Dante zijn *Goddelijke Komedie* in het Toscaans en niet in het Latijn, zoals vaak wordt aangenomen.

Door dát Italië zou in mei 1909 een nationale ronde trekken. Over modderpaden en slecht aangelegde wegen, langs dorpen die

nog nooit een wielerschiedkundige hadden zien langskomen. Het enthousiasme van het publiek, de organisatorische improvisatie en de chaos die zou volgen: het paste bij een land dat zichzelf nog altijd aan het vormen was.

Op 13 mei 1909 vertrokken 127 renners (41 inschrijvers waren niet komen opdagen) om 2.53 uur in de ochtend vanuit Milaan voor de eerste etappe van de Giro d'Italia naar Bologna, vergezeld van acht geleende of gehuurde auto's om juryleden, een arts, journalisten en de ronde-directie rond te rijden en om eventueel achtergebleven renners op te pikken. Het algemeen klassement werd net als bij de Tour de France berekend volgens een puntensysteem, praktischer en goedkoper dan een nauwkeurige tijdmeting. Winnaar werd de renner met het minste aantal punten. Een roze trui voor de klassementsleider bestond nog niet.

Volgens krantenverslagen was een klein aantal toprenners goed georganiseerd en financieel gedekt, maar het grootste deel had geen idee waar ze aan begonnen, had geen geld en was ook niet voldoende getraind om acht etappes en 2445 kilometer hard te gaan fietsen in ruim twee weken tijd. Het peloton bestond grotendeels uit Italianen, maar er deden ook vier Fransen mee: Lucien Petit-Breton (winnaar Tour de France 1907 en 1908), Louis Trousselier (Tour-winnaar 1905), Maurice Decaup en André Pottier en nog een 'buitenlander', de uit Triëst stammende Henry Heller. Triëst behoorde in die dagen nog tot Oostenrijk-Hongarije, hoewel de meeste inwoners er Italiaans spraken.

De winnaar van de allereerste etappe, Milaan-Bologna, was na ruim veertien uur koers (397 km via omwegen) Dario Beni; hij was nu klassementsleider met één punt. In die eerste etappe was er ook meteen al een incident. Drie renners werden erop betrapt dat ze een deel van het traject met de trein hadden afgelegd; een oplettende spoorman seinde de koersdirectie in. Twee van hen, bekende renners in die tijd, mochten toch in koers blijven omdat ze sponsors hadden die te vriend gehouden moesten worden. De onbekende

derde renner genoot geen bescherming en werd wel uitgesloten.

Oud-Tour de France-winnaar Petit-Breton viel na de eerste etappe uit na een onhandige manoeuvre waarbij hij, al fietsend, een kippenpoot van het vlees wilde ontdoen. De Fransman haalde nog wel de finish, maar was zo zwaar geblesseerd dat hij de trein terug naar Nice moest nemen. Italië had hem bar weinig geluk gebracht, in het vervolg zou hij zijn koersen in zijn moederland en in België gaan zoeken.

Een ander opmerkelijk feit deed zich voor tijdens de tweede etappe, drie dagen na de eerste, richting Chieti. Het publiek langs de kant van de weg, niet gewend om wielrenners te zien passeren, werd zó enthousiast dat men de weg geheel dreigde te blokkeren voor de fietsende mannen. Wedstrijdleider Cougnet zag zich gedwongen op een motor vlak voor de eerste renners te gaan rijden,



De Italiaan Eberardo Pavesi kwam over de finish tijdens een etappe in de eerste Ronde van Italië, 1909

om met een grote zweep de mensen aan beide kanten van de straat weg te slaan, zodat de renners onaangeraakt konden passeren.

In de vierde etappe kregen de organisatoren te maken met mannen (ze noemden zichzelf 'Partizanen') die kopspijkers op de straat gooiden op weg naar het heilige Rome. De Franse ex-vedette Trousselier werd, beschimpt door delen van het publiek, de grote verliezer van die etappe. Hij reed driemaal lek en werd nergens snel geholpen door de Italianen; het fietspubliek hield niet zo van buitenlanders. Na de vijfde etappe, met nog meer materiaalpech, gaf hij op. Bij terugkomst in Frankrijk hadden Trousselier en Petit-Breton geen goed woord over voor de Italiaanse koers waar ze, zoals ze zeiden, gewoon 'vijandig' waren ontvangen. Over het algemeen kenden alle renners lekke banden. Sommigen hadden geluk snel geholpen te worden, anderen verloren soms een uur omdat van een hulpwagen geen spoor te zien was en er van radiocontact in 1909 nog geen enkele sprake was.

De laatste aankomst, in Milaan, met mogelijk meer dan 20.000 toeschouwers, kende twee opmerkelijke verhalen. De strijd om de eindoverwinning was nog open en ging tussen de twee Italiaanse vedetten: Luigi Ganna en Carlo Galetti. Een paar Italiaanse renners uit het kamp van Ganna die twee dagen eerder afgestapt waren, wilden revanche en reden ineens het peloton weer binnen en hielpen, zo goed als ze konden, klassementsleider Ganna. Op het moment dat dat duidelijk werd en de jury dus hard moest optreden (door de 'insluipers' van de weg te verwijderen, wat maar moeilijk lukte) reed de gevierde Ganna nog maar weer eens lek. Hij verloor vijf minuten en zette solo de achtervolging in.

Er moest (wie dat bedacht had, is nooit duidelijk geworden) een rennerstruc aan te pas komen om de leider in het algemeen klassement in de kopgroep te krijgen. De passage na binnenkomst van Milaan was moeilijk en leidde een aantal maal langs een spoorlijn. Terwijl Ganna de longen uit zijn lijf reed, kreeg hij hulp van een trein, van de wedstrijd- commissarissen en ook nog van de jury. Bij een overweg werd de kopgroep stilgezet achter de slagbomen en

wachtte men net zo lang op de trein (die maar niet kwam) tot Ganna aansloot, waardoor de klassemmentsleider mee kon gaan sprinten op de baan van aankomst. Het bereiken daarvan bleek nog niet zo eenvoudig. Terwijl de kopgroep de baan opreed, moesten vijf politiemensen te paard de opdringende tifosi wegmeppen van de weg; hun enthousiasme was nauwelijks te beteugelen, volgens journalisten. Een van de paarden schrok, steigerde, gleed uit en kwam, inclusief zijn bereider, midden in de kopgroep uit, waar het ineens angstige beest drie renners van hun fiets duwde. Daarna bleek Dario Beni, die ook de allereerste etappe al had gewonnen, weer de snelste, gevolgd door de twee beste renners, Luigi Ganna en Carlo Galetti.

In welke volgorde wist eigenlijk niemand omdat de chaos te groot was, maar iets later werd bekendgemaakt dat Ganna met 25 punten winnaar van de allereerste Giro d'Italia was geworden en dat Galetti met 27 punten als tweede was geëindigd. Als er in totaal tijd was gemeten, dan had Giovanni Rossignoli de winst gepakt (89 uur 48 minuten 14 seconden), voor Galetti en Ganna. Na twee weken koersen hadden uiteindelijk 49 mannen de eindstreep gehaald, met een gemiddelde snelheid van 26.26 km/uur.



De finish in Milaan in 1909, te midden van mannen in pak en met hoed

De man die bij de *Gazzetta* over het geld ging, was een blij mens. De hoop dat mensen ook graag wilden lezen over de rennerskaraavaan die door Italië trok, werd bewaarheid. De *Gazzetta* groeide in korte tijd uit tot de leidende krant in Italië over sport-onderwerpen zoals de man in de straat die graag wilde lezen. Vanaf 1909 werd de roze krant de bekendste krant van het land en was ook al in andere Europese landen (spaarzaam) te koop.

Pas in de winter na de eerste Giro werd duidelijk dat de organisatoren de medewerkers aan de koers voor het eerst wat geld konden betalen: wedstrijdleader Cougnet kreeg 150 lire* per gewerkte maand. Dat was overigens toch nog 150 lire minder dan wat de laagst geklasseerde renner van de eerste Giro had ontvangen, terwijl winnaar Ganna 5325 lire had gekregen, een bedrag waar de meeste Italianen stijl van achterover sloegen: een directeurs-salaris of zelfs nog hoger.

In 1910 gingen de mannen van de *Gazzetta* enthousiast door met de Giro. Ze pasten wat zaken aan: meer ruimte bij de finish, meer inzet van politiemannen ook. Beteren wegen (moeilijk te vinden) en de langste etappe zou 'slechts' 388 kilometer lang zijn (Milaan-Udine) en er werd een koersdirecteur (iets anders dan wedstrijdleader) gezocht en gevonden. Emilio Colombo werd de eerste directeur binnen de Giro-organisatie, een plaats die hij tot 1936 met stevige hand zou bezetten. Dat was ook het jaar waarin er geen Italiaanse renner in de Franse Tour opstapte en ook geen buitenlandse renners naar Italië wilden komen om de Giro te rijden. Met de Italianen in oorlog in Afrika, onder bewind van Benito Mussolini, wilde de internationale (wieler)wereld niet komen koersen in de Giro.

* In 1909 kwam 100 Italiaanse lire overeen met circa 48 Nederlandse gulden. Omgerekend naar de huidige koopkracht komt dat neer op 500 tot 800 euro. Destijds werd ook betaald met gouden munten. Een gouden munt van 100 lire (29 gram puur goud) had bij de goudprijs van maart 2026 een waarde van zo'n 3500 euro. Fraaie exemplaren leveren onder muntverzamelaars 4000 à 5000 euro op.



De Italiaan Luigi Ganna, winnaar van de eerste Giro d'Italia in 1909

In de eerste decennia van de Giro waren de Italiaanse wegen van een dieptrieste kwaliteit, zeker ook voor wielrenners. Pas jaren na de Tweede Wereldoorlog kwam daar licht verandering in, maar in de eerste 25 uitvoeringen van de Giro moesten de coureurs vaak over modderpaden en schots en scheef beklinkerde straten koersen. Lekrijden was ergernis nummer één voor een buitenlandse renner in Italië. Wel werden profwielrenners in Italië in goede hotels opgevangen, een groot verschil met de Tour de France, waar de organisatie ze nog tot diep in de jaren zeventig van de vorige eeuw in klaslokalen of jeugdherbergen liet slapen om kosten te sparen (24 man in één gymnastiekzaal kwam daar ooit voor, ergens in de Pyreneeën).

De slechte wegen waren wellicht ook de reden dat zich in de jaren tot 1950 niet al te veel buitenlandse wielrenners meldden voor grote Italiaanse koersen. Het duurde niet voor niets tot 1950 voordat de Giro een buitenlandse winnaar kreeg: de Zwitser Hugo Koblet.

De eerste Nederlander in de Giro was de beminnelijke Thijs Roks, een Brabander die in Italië opstapte in 1951. De goede man sprak geen woord Italiaans en een heel klein beetje Frans. Na zijn snelle uitvallen vertelde hij, weer terug in eigen land, in wat voor nieuwe en andere wereld hij terechtgekomen was. Hij prees de hotels die hij meegemaakt had en zei tegen zijn familie dat hij echte spaghetti had gegeten.

De Franse wielerkampioen Jacques Anquetil zei dat als je de Giro d'Italia ging rijden je de hele tijd een vakantiegevoel had: keurige slaappleatsen, zeer goed eten en overal mooie wijnen en sterke koffie. Hij voegde er lachend aan toe: 'Totdat je op de fiets zat en over die soms vreselijk slechte wegen moest rijden. Maar ach, dan wist je ook dat je die avond weer heerlijk te eten ging krijgen. Dat vergoedde zo veel.'

Armando Cougnet, de eerste vriendelijke wedstrijdleader van de Giro in 1909, bleef op die post tot liefst 1948. Zijn opvolger Vincenzo Torriani, bullebak, schreeuwer en allemansvriend, regeerde de