



Word een betere wielrenner in 10 weken

GUY FRANSEN - LIESBET AELVOET
met coaches Thibau Nys en Jolien D'hoore

Lannoo



INHOUD

#IedereenFlandrien

6

Les 01 DE JUISTE FIETS

17

De kopvrouw – *Mijn fiets*

22

Oei, oei, oei, een trainingsplan

23

Bepaal je max. hartslag

24

Oerflandrien Johan Museeuw

26

Binnen op de fiets, de hardware

29

De training

30

Les 02 JUIST OP DE FIETS ZITTEN

33

De kopvrouw – *Bodyscan*

38

Sterkere spieren, minder fietspijn

40

Oerflandrien Fiorenzo Magni

42

Binnen op de fiets, de software

45

De training

46

Les 03 DE JUISTE VERSNELLING

49

De kopvrouw – *Hartslag*

54

Oerflandrien Roger De Vlaeminck

56

Hoe wapen je je tegen de koude

58

4 x velo vestimentaire

61

De training

62

Les 04 DE BOCHT NEMEN

65

De kopvrouw – *Bocht*

70

Oerflandrien Fabian Cancellara

72

Hoe verzorg ik mijn lichaam?

74

Een kleine upgrade

77

De training

78

Les 05 JE FIETS ONDERHOUDEN

81

De kopvrouw – *En plots is het er: vooruitgang!*

86

Oerflandrien Stijn Devolder

88

Eerste hulp na een val

90

De baan en de auto op

93

De training

94

Les 06 PECH ONDERWEG

97

De kopvrouw – *Rode lantaarn*

102

Oerflandrien Briek Schotte

104

Voeding: de basis

106

In je hulpkit

109

De training

110

Les 07

RIJDEN IN GROEP

	113
De kopvrouw - <i>Work-life-bike balance</i>	118
Oerflandrien Sean Kelly	120
Het ontbijt op een trainingsdag	122
Geef teken	125
De training	126

Les 8

KASSEIEN NEMEN

	129
De kopvrouw - <i>Plaspauze</i>	134
Oerflandrien Tom Boonen	136
Wat eten we tijdens de rit?	138
De training	142

Les 9

BERGOP RIJDEN

	145
De kopvrouw - <i>Bijna</i>	150
Oerflandrien Wout van Aert	152
De vier R'en van Recovery	154
Eerste hulp bij dierenkwesties	157
De training	158

Les 10

BERGAF RIJDEN

	161
De kopvrouw - <i>Ongeremd</i>	168
Oerflandrien Cyriel Van Hauwaert	168
Wat drink je op de fiets	170
Klaar voor de cyclo!	173
De training	174

TIEN WEKEN FIETSEN, TIEN ULTIEME TIPS

	176
De kopvrouw - <i>Pieken</i>	179
Wat doet tien weken intensief fietsen met je lichaam?	180





DE JUISTE VERSNELLING

DE JUISTE VERSNELLING

Schakel, schakel, schakel, zoals ... in je auto

We gaan het doen, we gaan het zeggen. De fietser kan in het gebruik van de versnellingen op zijn racefiets heel wat opsteken van zijn gewoontes als ... automobilist. Simpel: met een auto vertrek je ook nooit in vijfde versnelling. Simpel: met een auto ga je ook niet in zesde versnelling de bergen in. Simpel: met een auto schakel je voor een scherpe bocht ook terug naar een kleinere versnelling. Anders kan die motor het niet aan. Vervang die automotor nu door jouw spierkracht, en je bent al een heel eind mee in het verhaal van de fietsversnellingen.

We geven toe, de versnellingen op een koersfiets zijn voor een leek niet simpel. Twintig, tweeëntwintig, vierentwintig versnellingen. Vooraan een groot en een kleiner kettingblad, met meer en minder tandjes, waarbij het grote zwaar betekent en het kleine een (zeer) licht gevoel van ronddraaien geeft. Achteraan heel wat kroontjes (tandjes), en daar is het dan net omgekeerd: de kleine tandjes zijn zwaar, de grote tandjes zijn licht. En dan op dat stuur zowel links als rechts aan de remgrepen hendels om die versnellingen te bedienen. Je hebt blijkbaar sneller je autorijbewijs dan een brevet van correct gebruik van versnellingen op de fiets?

Neen dus. Versnellingen gebruiken is wel als leren autorijden, leren fietsen, leren zwemmen. Zodra je het beet hebt, is alsof het nooit anders is geweest. Eén recept: oefenen.

De theorie

Hoe groter of hoe zwaarder je versnelling, hoe meer meters je maakt per keer dat je de pedalen ronddraait. Even de Google-zoekfunctie gebruiken en je zult heel wat tabellen vinden. Die lijken op het eerste gezicht hogere wiskunde, maar zijn dat niet.

34 x 18 = 3,96 m

- 34 = aantal tandjes voorste tandblad
- 18 = aantal tandjes achterste tandblad (cassette)
- 3,96 m = aantal meter dat je aflegt per pedaalomwenteling

50 x 13 = 8,06 m

- 50 = aantal tandjes voorste tandblad
- 13 = aantal tandjes achterste tandblad (cassette)
- 8,06 m = aantal meter dat je aflegt per pedaalomwenteling

VERSNELLINGEN GEBRUIKEN IS
ALS LEREN AUTORIJDEN, LEREN FIETSEN,
LEREN ZWEMMEN.



In het eerste voorbeeld van 34 x 18 zul je dus veel minder meters afleggen dan in het tweede van 50 x 13. Je trapt in die eerste stand ook veel lichter, in het tweede voorbeeld zul je integendeel veel meer kracht nodig hebben om de pedalen rond te draaien. Voor elke combinatie van tandwielen vooraan en tandwielen achteraan zul je een verschillend aantal meters per omwenteling afleggen. En toch zul je in de tabellen vaststellen, en in de praktijk ook ontdekken, dat sommige combinaties verdraaid veel op elkaar lijken, terwijl je toch een totaal andere versnelling trapt.

Bijvoorbeeld

- 34 vooraan x 17 achteraan: 4,19 m
- 50 vooraan x 25 achteraan: 4,19 m

Een identieke versnelling dus, terwijl in de 34 je ketting vooraan op het kleinste tandwiel ligt, en in de 50 je ketting vooraan op je grootste tandwiel. Gek, maar het betekent wel dat je oneindig veel kunt experimenteren, zeker als je dus die 20, 22 of 24 mogelijke combinaties hebt met twee tandwielen vooraan en 10, 11 of zelfs 12 achteraan.



De valkuilen

Onze experte Jolien D'hoore zegt in haar tips zeer terecht dat je er steeds over moet waken dat je ketting niet te schuin ligt bij de keuze van je versnelling. Vooraan op het kleinste tandwiel en achteraan ook op het kleinste leidt tot een schuin lopende ketting. Slecht voor ketting, tandwielen, versnellingsapparaat. Idem voor de positie met een ketting die vooraan op het grote kettingblad ligt en achteraan ook op het grootste tandwiel. Ook dat leidt tot een te schuin lopende ketting. Voor exact dezelfde versnelling bestaan er alternatieven, met wél recht lopende ketting.

Voor we naar de praktijk gaan, willen we eens en voor altijd volgende misvatting uit de wereld halen. Het is niet zo – of toch niet helemaal zo – dat je absoluut een grote en zwaardere versnelling moet trappen om harder te rijden. Iemand die een $50 \times 14 = 7,49$ m nauwelijks kan rondraaien wegens te zwaar, zal minder snelheid maken dan iemand die een lichtere $50 \times 18 = 5,82$ m wel met veel pedaalomwentelingen per minuut zal rondraaien.

Wetenschappers zullen je zelfs zeggen dat je je lichaam veel langer spaart en beter oefent als je kiest voor de vele omwentelingen per minuut, maar dat is het hoofdstuk van de trainingsschema's van onze bewegingswetenschapper Kristof De Kegel. De performance coach van Mathieu van der Poel heeft het trouwens nooit over snelheid, maar altijd over omwentelingen per minuut.

De praktijk

Advies 1:

Ga fietsen en gebruik je versnellingen. Verplicht je om ermee te spelen, te experimenteren. Schakel, schakel, schakel. Leer de versnellingen kennen, leer voelen in welke combinatie jij je het lekkerste voelt. Een trainingsrit zonder honderd en meer schakelbeurten is geen goede trainingsrit. Bocht: schakelen. Bergop: schakelen. Tegenwind: schakelen. Wind mee: schakelen. Bergaf: schakelen. Even stoppen en weer vertrekken: schakelen.

Advies 2:

Denk vooruit. Als je in de verte een helling of brug ziet, begin dan al op voorhand te schakelen naar een lichtere versnelling. Wacht niet tot je echt niet meer kunt in je zwaardere versnelling. Als je moet schakelen op het allerlaatste moment en bij het zetten van je volle kracht op je pedalen, zullen je ketting en je versnellingsapparaat het niet prettig vinden. Dat wordt gegarandeerd gekraak. Schakelen doe je soepel, het liefst zet je op het schakelmoment zelf even iets minder druk op de pedalen.

Advies 3:

Durf anders te rijden. Probeer die brug over de snelweg eens in verschillende standen van je versnelling. Recht op de pedalen met je ketting vooraan op het buitenste tandwiel en achteraan op (bijna) het kleinste. Een zware versnelling dus. Maar neem diezelfde brug ook eens met je ketting vooraan op je binnenste tandwiel en achteraan op een van de grootste kroontjes. Een kleine versnelling dus, en rondraaien maar die benen terwijl je in het zadel blijft zitten. Voel het verschil, kijk naar de snelheid.

Advies 4:

En misschien ook wel een vermanend vingertje. Stel je zelf – of stelt je fietshandelaar – vast dat na verloop van lange tijd je middelste kroontjes achteraan meer versleten zijn dan al die andere kroontjes achteraan, dan heb je misschien wel veel te weinig geschakeld. De kroontjes (achteraan) en tanden (vooraan) slijten door het contact met de ketting en worden puntiger. Bij sommigen zijn de middelste achteraan zeer puntig en lijken de andere lijken nauwelijks te zijn gebruikt. Algemeen: hoe minder je schakelt – of sommigen zelfs helemaal niet – hoe groter toch de slijtage aan ketting én tandwielen (vooral achteraan).

Advies 5:

Denk aan je gedrag als automobilist en aan je eigen motor (hart, spieren). Schakelen betekent efficiëntie, spaart je motor. Zoek een optimale cadans met de juiste versnelling. Rij je niet fysiek dood door veel te zwaar of veel te licht te trappen.

3 TIPS

van
Jolien D'hoore &
Thibau Nys

01

ZORG DAT JE KETTING RECHT LOOPT, NIET SCHUIN

Als je je ketting vooraan op je kleinste tandwiel legt en achteraan ook op je kleinste (doe maar eens), zal die zeer schuin liggen. Dat is niet goed, zeker niet voor de slijtage van je voorste versnellingsapparaat. Kies daarom steeds een combinatie waarbij de ketting zo recht mogelijk ligt.



02

TRAPPEN: LICHT = SNEL ADEMEN, ZWAAR = BENEN BELASTEN

Trap je een kleine versnelling, dan zal je voelen dat je weinig kracht moet zetten met je benen. Je spaart je benen. Maar je zult merken dat je sneller ademt. Trap je zwaar, zul je je beenspieren veel meer belasten. Oefen beide, heb geen schrik van wat sneller te ademen, heb geen schrik van eens power op die benen te zetten.

03

SCHAKEL LICHTER VOOR BOCHT, DAARNA ZWAARDER

Kom je met je fiets aan bij een bocht, schakel dan voor die bocht een tandje lichter. Bij het uitkomen van de bocht kun je weer een tandje groter schakelen. Probeer dit veel uit, je zult merken dat je veel krachten spaart en soepeler weer optrekt na de bocht.



DE KOP VROUW



Liesbet Aelvoet

HARTSLAG

Niet eens halfweg training 2 ben ik en mijn hartslagmeter vliegt al door de living. De laptop waarop ik mijn virtuele rit wil doen, vindt 'm niet. En mijn hartslag zelf inschatten maakt dat ik buiten adem en met een hoofd als een overrijpe tomaat de meter van onder mijn sportbeha en bretellen sleur, tegen de grond keil en beslis de les zonder uit te rijden (ik deed de dag ervoor mijn inspanningstest, dat telt toch ook mee?).

Tegen les 3 krijg ik de meter aan de praat op mijn gps en lonkt de vaart, voor twee uur, met een hartslag tussen de 116 en 136. Blauwe hemel, zonnebril op de neus. En tegen dat ik het jaagpad bereik al dik in de 140 aan het gaan. Inhouden dus, en tegelijk genoeg blijven pedaleren: er zijn heel wat peptalk producerende #IedereenFlandrien-engeltjes op mijn schouder nodig om de wielertoeristen die me met duivelse snelheid inhalen te negeren. 'Er is een reden dat in de schema's op deze pagina's geen enkele keer het woord snelheid valt.' 'Aflakken, die snelheidsmeter!' Tot mijn opluchting beland ik in het wiel van een wielertoerist die zo mogelijk nog trager rijdt, en met zijn neus in de lucht deze mooie vrijdagmiddag overschouwt. Twee futen spelen van hartje op het water. En wat een prachtige graffiti, hoe kan ik die nog nooit gezien hebben? Eigenlijk is dit makkelijk. Aan een houten steiger smeekt een meerkoet tot fietsfoto- en peperkoekpauze. Mijn hartslag nestelt zich weer in de juiste zone. De wind in de rug geeft mijn rit huiswaarts zelfs iets meer vaart. Maar aan de vrouw die me op skeelers voorbijstak: ik trainde op hartslag, hé.





Hilde De Veirman

LID VAN DE KOPGROEP

'Ik heb van Jolien D'hoore geleerd dat je bij een helling niet moet wachten tot je niet meer kunt om een lichtere versnelling te kiezen. Ik dacht eerder dat je in een zwaardere versnelling moest blijven tot je niet meer kunt. Je moet dus vooruitkijken en al op voorhand schakelen. Ik schakel nu ook veel meer dan vroeger, ik mag zeggen dat ik de versnellingen nu zeer actief gebruik. Het blijft soms wel puzzelen om de juiste versnelling te vinden. Ik heb ook opgestoken dat het goed is in een afdaling een paar tandjes bij te steken om meer snelheid te maken. Die bonus kun je dan een stukje benutten op de volgende helling, zeker als het een korte klim is die volgt.'





ROGER DE VLAEMINCK (°1947) kocht daags voor een grote koers altijd een volle doos pateekes

Waarom hij een Flandrien is. ‘Wie uit is op ongezouten commentaar of een tegendraadse mening, weet waar hij moet zijn: in het Meetjesland, bij Roger De Vlaeminck. Het is nooit anders geweest en het maakte hem destijds tot de anti-Merckx in de ogen van het Belgische supportersheir. Roger, twee jaar jonger dan Merckx maar vier jaar later prof, kreeg eind 1968 een aanbod om te debuteren als stalgenoot van de ontluikende Kannibaal. Hij bedankte in niet mis te begrijpen bewoording: ‘Ik ga tégen u rijden! Ik wil zélf winnen!’ Het begin van een stevige rivaliteit, die pas met de jaren milderde naar diep wederzijds respect. Uiteindelijk zou Roger zijn zoon zelfs noemen naar de grote concurrent van weleer, de vriend van nu: Eddy De Vlaeminck.

Hoe trainde Roger? De Vlaeminck cultiveerde een imago van speelvogel, van coureur die louter teerde op talent. Weliswaar miste hij dat fanatieke, die eeuwige prestatiedrang van een Merckx, maar áls hij zijn zinnen bij de koers had, was geen inspanning hem te veel. ‘s Winters bijvoorbeeld trok hij met kinesist-coach Georges Debbaut naar het bos om bij

het ochtendgloren te voet sprintjes te trekken bergop, vaak met zijn mentor op de rug. Daarna een sessie turnen, gevolgd door een intervaltraining van 120 kilometer op de weg, eventueel afgerond met een dik uur achter de derny, waarbij Roger met 60 kilometer per uur uit het wiel probeerde te komen om zijn explosiviteit aan te scherpen.

Hoe bereidde Roger zijn wedstrijden voor? Door méér te trainen dan de concurrentie. Desnoods door ze bij de neus te nemen. Dan sprak hij af met een aantal collega’s uit de streek, maar vertelde er niet bij dat hij vooraf al een paar uur op zijn eentje had afgewerkt. ‘Genoeg voor vandaag, zeker?’ riep hij dan goed bijtijds, in de wetenschap dat hij er een pak kilometers extra had doorgejaagd. Kilometers én taart. Daags voor een grote koers passeerde Roger steevast bij bakker Van Massenhoven in Eeklo om er een enorme taart of een doos vol pateekes te kopen, rijkelijk gegarneerd met slagroom, om voldoende suikers op te slaan. Al liep dat soms faliekant af en moest hij zelfs een Waalse Pijl in extremis schrappen omdat hij té veel zoetigheid binnen had.

Wat is de meest heroïsche prestatie van Roger? Parijs-Roubaix? Toch niet. Roger oordeelt dat hij gemaakt was voor de Hellerit en dat het niet meer dan normaal is dat hij er zo vaak won, en er zonder pech en Moser nog veel meer had kunnen winnen. Milaan-Sanremo 1973 dan maar, om de Ferrari-fans te plezieren. De Vlaeminck debuteerde dat seizoen voor het Italiaanse Brooklyn en werd daags voor La Clasicissima ontvangen bij grote baas Perfetti. De Meetjeslander verkeek er zich op de glimmende blauwe Ferrari 246GTS van de *patron*. 'Als je morgen wint, mag je hem hebben.' Roger gooide zich met de stuurmanskunst van de crosser in de afdaling van de Poggio en won zijn eerste Primavera met twintig meter voorsprong. Een

week later reed hij huiswaarts met een indrukwekkende Ferrari...

Had de Flandrien ook een bijnaam? Ja, *le Gitan*, de Zigeuner. Uiteraard ook *Monsieur Paris-Roubaix*.

PALMARES: Milaan-Sanremo 1973, 1978 en 1979; Ronde van Vlaanderen 1977; Parijs-Roubaix 1972, 1974, 1975 en 1977; Luik-Bastenaken-Luik 1970; Ronde van Lombardije 1974 en 1976; Omloop Het Nieuwsblad 1969 en 1979; Waalse Pijl 1971; E3 Harelbeke 1971; 22 ritten Giro (puntenklassement in 1972, 1974 en 1975), 1 rit Tour, 1 rit Vuelta.



Hoe wapen je je tegen de koude?

1

Lange mouwen i.p.v. korte mouwen.



Redelijk koud

2

Beenverwarmers, een extra jasje en handschoenen.



3

Overschoentjes, muts onder de helm. Ook belangrijk: tot 40% van onze temperatuurregeling verloopt via het hoofd. Dus het hoofd ook zeker goed beschermen.



4

Jasjes met extra isolatie, thermische broek, dikkere handschoenen.



Onder nul

5

Dikke schoencovers en stevige handschoenen. Elk stukje huid beschermen tegen blootstelling.



WAT GEBEURT ER ALS WE FIETSEN IN DE KOU?



Je bloed geeft prioriteit aan je organen en spieren.

Daardoor koelen de uiteinden (vingers, tenen, neus) eerst af. Deze lichaamsdelen verwarmen kan helpen, maar zorg ook dat de torso goed warm blijft om te voorkomen dat de uiteinden afkoelen.



Je beeft.

Je spieren willen op die manier warmte produceren. Ook onze 'vacht' komt op: lichaamshaartjes gaan rechtstaan, we krijgen kippenvel.



Je spieren spannen op.

Opwarming vooraf binnenshuis is een goed idee.



Je hartslag gaat omhoog.

Je lichaam moet harder werken om warm te blijven. Je bloed geeft prioriteit aan je organen en spieren. Daardoor koelen de uiteinden (vingers, tenen, neus) eerst af. Deze lichaamsdelen verwarmen kan helpen, maar zorg ook dat de torso goed warm blijft om te voorkomen dat de uiteinden afkoelen.



Je plast meer.

doordat je lichaam meer bloed rondstuurt bij hogere hartslagen. Daardoor wordt de vochtafvoer groter.



Je neus druppelt.

In je neusgaten wordt de koude lucht opgewarmd en daarbij wordt vocht geproduceerd. Weinig aan te doen.



Je luchtwegen kunnen vernauwen door koude,

droge lucht in te ademen. Risico op kortademigheid. Een *buff* voor je mond helpt.

WAT IS GOEDE FIETSKLEDING?

Zoek naar stoffen die het vocht kunnen doorlaten zodat je huid droog blijft. Dus niet katoen, maar bijvoorbeeld **merino** (wat de meeste merken nu wel doen).

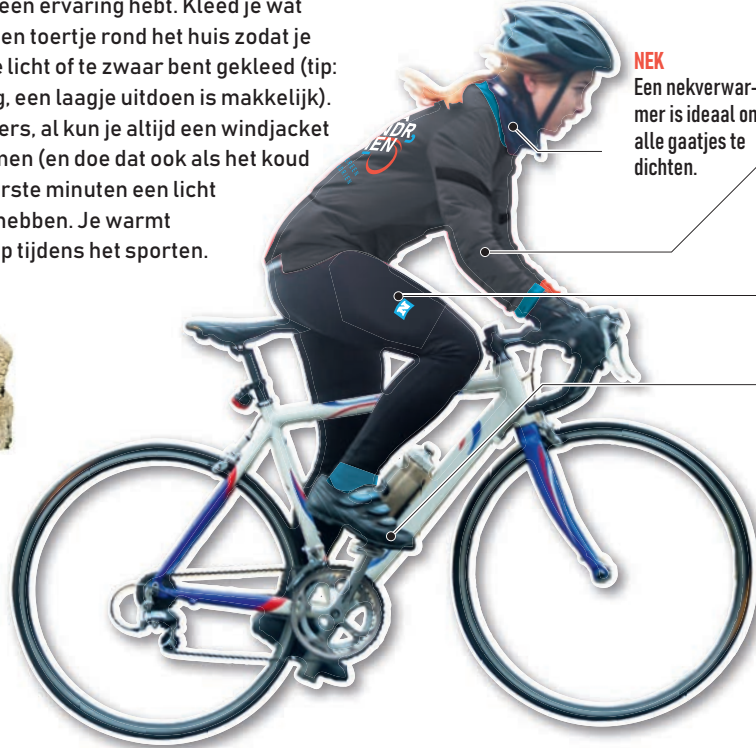
Test het uit als je geen ervaring hebt. Kleed je wat vroeger aan, doe een toertje rond het huis zodat je kunt voelen of je te licht of te zwaar bent gekleed (tip: te zwaar is niet erg, een laagje uitdoen is makkelijk). Omgekeerd is anders, al kun je altijd een windjacket in je zakje meenemen (en doe dat ook als het koud is). Al mag je de eerste minuten een licht gevoel van koude hebben. Je warmt sowieso nog wat op tijdens het sporten.



wol van het merinoschaap

WAT IS EEN GOEDE BASIS-LAAG?

LAAGJES IS HET GROTE GEHEIM
Het is simpele fysica: lucht tussen kledinglaagjes isoleert.



NEK

Een nekwarmer is ideaal om alle gaatjes te dichten.

BOVENLICHAAM

Ondershirt, wielershirt korte mouwen, armstukken, wielershirt lange mouwen, windstopper, regenjack, body.

ONDERLICHAAM

In de winter soms twee broeken (een lange en een korte).

VOETEN

Kousen, schoenen, (eventueel schoenwarmer) katoenen overschoen, neopreen botjes.

Wat zijn mijn meest kwetsbare punten bij kou en waarom?

Hoofd, vingers en tenen krijgen geen bloed meer als het lichaam in 'ik heb het koud'-modus gaat. Dan krijgen vooral de inwendige organen bloed en vallen deze kwetsbare punten het eerst zonder bloed. Dikkere handschoenen helpen daarom ook niet 100%. Een extra laag om je 'core' te beschermen kan soms effectiever zijn.

Zo komt koude in je lichaam

Je lichaam neemt de temperatuur van de buitenwereld over: eerst de buitenste laag, dan verder naar binnen.

Goede rugverwarmers geven heel je lichaam het gevoel van warmte

Klopt. Er zijn meerdere soorten verwarmers, ook voor in de schoenen (of overschoenen) en handschoenen. Het kan helpen om de core (je bovenlichaam en

rug) warm te houden, een goede zaak.

Alcohol is not done bij koude

Alcohol zet de bloedvaten van de huid open waardoor we het gevoel van warmte krijgen maar in se nog sneller afkoelen.

**GEZOND
OP DE
FIETS**



Topsportarts
Servaas Bingé



Hoe bescherm ik me tegen de koude tijdens het fietsen? En is dat zeemvel zo belangrijk?

Welke kleding heb ik nodig om te fietsen?

Om te fietsen heb je nodig: goede schoenen, goede kousen, een broek met een goed zeemvel, een leuk fietstruitje, eventueel wat extra laagjes om je aan te passen aan de weersomstandigheden en uiteraard een aantal accessoires. Zorg voor een goede bril, zodat het stof, het vuil en de beestjes niet zomaar je ogen binnenvliegen. En het belangrijkste misschien: een goede, stevige helm om je te beschermen als het fout zou gaan.

Hoe bescherm ik me tegen de kou?

Je kunt je het beste beschermen tegen de kou met de 'drielaagjesregel', waarbij het binnenste laagje het thermische laagje is, het tweede laagje de isolatielaag en de derde laag is de beschermingslaag. De binnenste laag is een thermisch ondershirt dat geen vocht mag absorberen, maar juist moet doortlaten. De tweede laag, je klassieke fietsshirt, zal je dan isoleren en warmhouden. De derde laag beschermt je tegen wind en water en is het regen- of de windjack. Bescherm ook zeker jouw hoofd, want we verliezen tot 40 procent van onze lichaamswarmte langs het hoofd. Het is dus heel belangrijk om ook dat warm te houden.

Is dat zeemvel zo belangrijk?

De meest voorkomende blessures bij wielrennen zijn die van het zitvlak. Dat kan gaan van irritaties tot infecties, knobbeltjes en bobbeltjes, tot echte schuurwonden of gevoelloosheid. Natuurlijk zeer vervelend, maar we kunnen veel voorkomen met een goed zeemvel. Zorg dat er een heel kwalitatief zeemvel in je broek zit, en dat daar niet te veel naden lopen die kunnen schuren. Heb je toch een vervelende klacht ter hoogte van die regio? Dan is het heel belangrijk om nog eens goed naar je fietspositie en de kwaliteit van je zeemvel te kijken en, uiteraard, om die klacht met een of ander zelfje of andere behandeling te laten genezen. En als het echt niet overgaat, win dan advies van je arts in.

4X VELO VESTIMENTAIRE

01

BUIG VOOROVER als je fietskleden past. Je wilt niet in je nieuwe pakje op je fiets kruipen om vast te stellen dat je shirt te kort is.

02

De **ZONNEBRIL** zet je, als je hem niet nodig hebt, ondersteboven in je helm: zo blijft ie netjes zitten. Staat ie op je snoet, hou de beentjes dan bóven de lintjes van je helm. Anders lijkt je een echte wielertoerist. Of dat is toch waar Thibau Nys onze Kopgroep telkens op wees tijdens de lessen.

03

Een **BROEK** met of zonder bretellen? Dat hangt af van je persoonlijke voorkeur. Zonder bretellen heb je makkelijker het gevoel dat je buik erover hangt; met bretellen bemoeilijkt, vooral bij vrouwen, de plaspauzes, zeker als het aan de frisse kant is en er enkele lagen wielershirts over zitten. Gelukkig maken steeds meer merken broeken met afrits- of afklikbare bretellen. Duurdere fietsmerken, maar ook het Belgische Peloton de Paris of sportketen Decathlon bieden ze aan.

04

Samen fietsen, het scheidt een band. Eentje die misschien wel met een **TATTOO** vereeuwigd kan worden, dachten we zo met de Kopgroep. Hoewel, eeuwig is wel heel lang. Dus werd het een tijdelijk exemplaar. Een fietsje. Extra punten voor plaatsing op de tan line op je benen. Of toch het logootje bij de Kopvrouw-teksten in dit boek, klein en stilistisch op de pols?



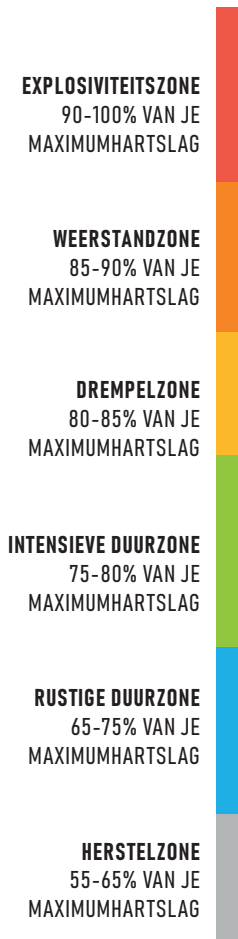
DE LOOKS VAN DE FIETS

Het eerste wat Thibau Nys en Jolien D'hoore deden met de fietsen van de Kopgroep, was het dopje van de ventiel-tjes eraf halen. 'Zo zie je er echt als een wielertoerist uit als dat er nog op zit', vinden zij. Gooi ze uit liefde voor Moeder Aarde wel niet in de graskant, bewaar ze thuis.

DE TRAINING



Bewegingswetenschapper
Kristof De Kegel



BEGINNER 75 KM

Op de fiets: 5 uur 15 minuten

Duur 01: 45' | 02: 150' | 03: 120'

TRAINING 01: KRACHTOPBOUW



Een korte intensieve training, waarbij je na een korte opwarming in de rustige duurzone met 90 omwentelingen voor zes korte maar stevige intervallen van twee minuten gaat in je drempelzone. Tijdens dat krachtinterval kies je voor een lage cadans van 65 omwentelingen. Na elk krachtinterval geef je je lichaam en spieren twee minuten om te bekomen, met soepel fietsen in de rustige duurzone. Je fietst ook soepel uit in diezelfde rustige duurzone.

TRAINING 02: BASISCONDITIE



Verbeter je basisconditie met deze training in de rustige duurzone. Kies steeds voor een vlak of lichtgolvend terrein, zodat je zo veel mogelijk met een soepele cadans met ongeveer 90 pedaalomwentelingen per minuut mooi in je hartslagzone blijft.

TRAINING 03: STEVIGE CONDITIE



Een intensieve training waarbij je werkt aan je stevige basisconditie door na een rustige opwarming te gaan voor vier intervallen van tien minuten, met daarin afwisselend de rustige duurzone en de intensieve duurzone. Je kiest voor de volledige training wel voor een soepele cadans met 90-95 omwentelingen. Je rondt je training af met soepel uitfietsen.

GEVORDERDE 125 KM

Op de fiets: 6 uur 37 minuten

Duur 01: 45' | 02: 180' | 03: 120' | 04: 52'

TRAINING 01: KRACHTOPBOUW

10 MIN  11 MIN

Een korte intensieve training, waarbij je na een korte opwarming in de rustige duurzone met 90 omwentelingen voor zes korte maar stevige intervallen van twee minuten gaat in je drempelzone. Tijdens dat krachtinterval kies je voor een lage cadans van 65 omwentelingen. Na elk krachtinterval geef je je lichaam en spieren twee minuten om te bekomen, met soepel fietsen in de rustige duurzone. Je fietst ook soepel uit in diezelfde rustige duurzone.

TRAINING 02: BASISCONDITIE

180 MIN

Verbeter je basisconditie met deze training in de rustige duurzone. Kies steeds voor een vlak of lichtgolvend terrein, zodat je zo veel mogelijk met een soepele cadans met ongeveer 90 pedaalomwentelingen per minuut mooi in je hartslagzone blijft.

TRAINING 03: STEVIGE CONDITIE

20 MIN  20 MIN

Een intensieve training waarbij je werkt aan je stevige basisconditie door na een rustige opwarming te gaan voor vier intervallen van tien minuten, met daarin afwisselend de rustige duurzone en de intensieve duurzone. Je kiest voor de volledige training wel voor een soepele cadans met 90-95 omwentelingen. Je rondt je training af met soepel uitfietsen.

TRAINING 04: KRACHTOPBOUW

10 MIN  10 MIN

Een korte intensieve training, waarbij je na een korte opwarming in de rustige duurzone met 90 omwentelingen voor acht korte maar stevige intervallen van twee minuten gaat in je drempelzone. Tijdens dat krachtinterval kies je voor een lage cadans van 65 omwentelingen. Na elk krachtinterval geef je je lichaam en spieren twee minuten om te bekomen, met soepel fietsen in de rustige duurzone met 95 omwentelingen. Je fietst ook soepel uit in diezelfde rustige duurzone.

EXPERT 150 KM

Op de fiets: 7 uur 7 minuten

Duur 01: 45' | 02: 210' | 03: 120' | 04: 52'

TRAINING 01: KRACHTOPBOUW

10 MIN  11 MIN

Een korte intensieve training, waarbij je na een korte opwarming in de rustige duurzone met 90 omwentelingen voor zes korte maar stevige intervallen van twee minuten gaat in je drempelzone. Tijdens dat krachtinterval kies je voor een lage cadans van 65 omwentelingen. Na elk krachtinterval geef je je lichaam en spieren twee minuten om te bekomen, met soepel fietsen in de rustige duurzone met 95 omwentelingen. Je fietst ook soepel uit in diezelfde rustige duurzone.

TRAINING 02: BASISCONDITIE

210 MIN

Verbeter je basisconditie met deze training in de rustige duurzone. Kies steeds voor een vlak of lichtgolvend terrein, zodat je zo veel mogelijk met een soepele cadans met ongeveer 90 pedaalomwentelingen per minuut mooi in je hartslagzone blijft.

TRAINING 03: STEVIGE CONDITIE

20 MIN  20 MIN

Een intensieve training waarbij je werkt aan je stevige basisconditie door na een rustige opwarming te gaan voor vier intervallen van tien minuten, met daarin afwisselend de rustige duurzone en de intensieve duurzone. Je kiest voor de volledige training wel voor een soepele cadans met 90-95 omwentelingen. Je rondt je training af met soepel uitfietsen.

TRAINING 04: KRACHTOPBOUW

10 MIN  10 MIN

Een korte intensieve training, waarbij je na een korte opwarming in de rustige duurzone met 90 omwentelingen voor acht korte maar stevige intervallen van twee minuten gaat in je drempelzone. Tijdens die krachtinterval kies je voor een lage cadans van 65 omwentelingen. Na elke krachtinterval geef je je lichaam en spieren twee minuten om te bekomen, met soepel fietsen in de rustige duurzone met 95 omwentelingen. Je fietst ook soepel uit in diezelfde rustige duurzone.





JE FIETS ONDERHOUDEN

JE FIETS ONDERHOUDEN

Operatie vuile handen, propere fiets

We gaan onze handen moet vuilmaken. Het is niet anders, als we onze fiets goed willen onderhouden. Smeer aan je vingers zal er zijn. Koop daarom maar al een goede pot 'garagezeep' die het vuil uit je poriën en van onder je nagels haalt. De beloning is mooi en lonend. Je fiets zal stralen, samen met je blinkende outfit, en je fiets zal veel, veel langer meegaan. Goed voor je portemonnee.

Geld

Het onderhoud van je fiets hoeft geen zaak van veel geld te zijn. Maar toch adviseren we hier een eerste uitgave. Gun je rijwiel een jaarlijks nazicht bij een erkende fietshandelaar. Voor je auto vind je dat normaal, dat is ook zo voor je trouwe metgezel op twee wielen. Als er geen wisselstukken gebruikt moeten worden, mag je rekenen op een kostprijs van 30 tot 60 euro, waarbij de fietshandelaar de werkuren in rekening zal brengen. Na verloop van tijd zul je wel gevraagd worden om banden, remblokjes (ook bij schijfremmen), ketting en cassette (tandwielen achteraan) te vervangen. Zij zijn het slijtagegevoeligst.

Producten

Ja, er zijn zeer veel producten op de markt om je fiets te onderhouden, en ze zijn meestal ook nog van uitstekende kwaliteit. Waszeppen, vuilwerende en beschermende was (simoniseren, wie kent dat nog?) voor het frame, ontvetters, smeeroliën en oliënde waxen, speciale borstels. Blingbling bij goed gebruik is

gegarandeerd. Om te zwijgen van het heerlijk ratelende kettinggeluid.

En toch moet dat allemaal niet. De basisbenodigdheden vind je in huis-tuin-en-keukengerei. Een emmer, een spons, een ontvetter, afwaszeep, een handdoek, een versleten tandenborstel, een oude verfborstel, oude katoenen kledingstukken, ze volstaan. Toch één waarschuwing: let op met te agressieve reinigers. Begin die fiets niet aan te pakken met allesoplossers, ook al gaat het daarmee sneller. Kettingen zijn vaak door de fabrikant voorzien van een basisvet. Haal je dat meteen met een agressieve ontvetter weg, dan staat ze volledig droog. Verdun ook die wasmiddelen tot een sopje, en als je toch rechtstreeks op de fiets of de onderdelen spuit, doe het dan met een verstuiver. Absoluut not done: de hogedrukreiniger. Ja maar, we zien dat toch in de cyclocross? Inderdaad, daar moet het snel gaan bij het reinigen, maar diezelfde fietsen worden door de specialisten vaak daags nadien helemaal gedemonteerd en van nieuw vet voorzien. Dat doe jij niet. Kun jij niet aan die hogedrukreiniger weerstaan, dan voorspel ik