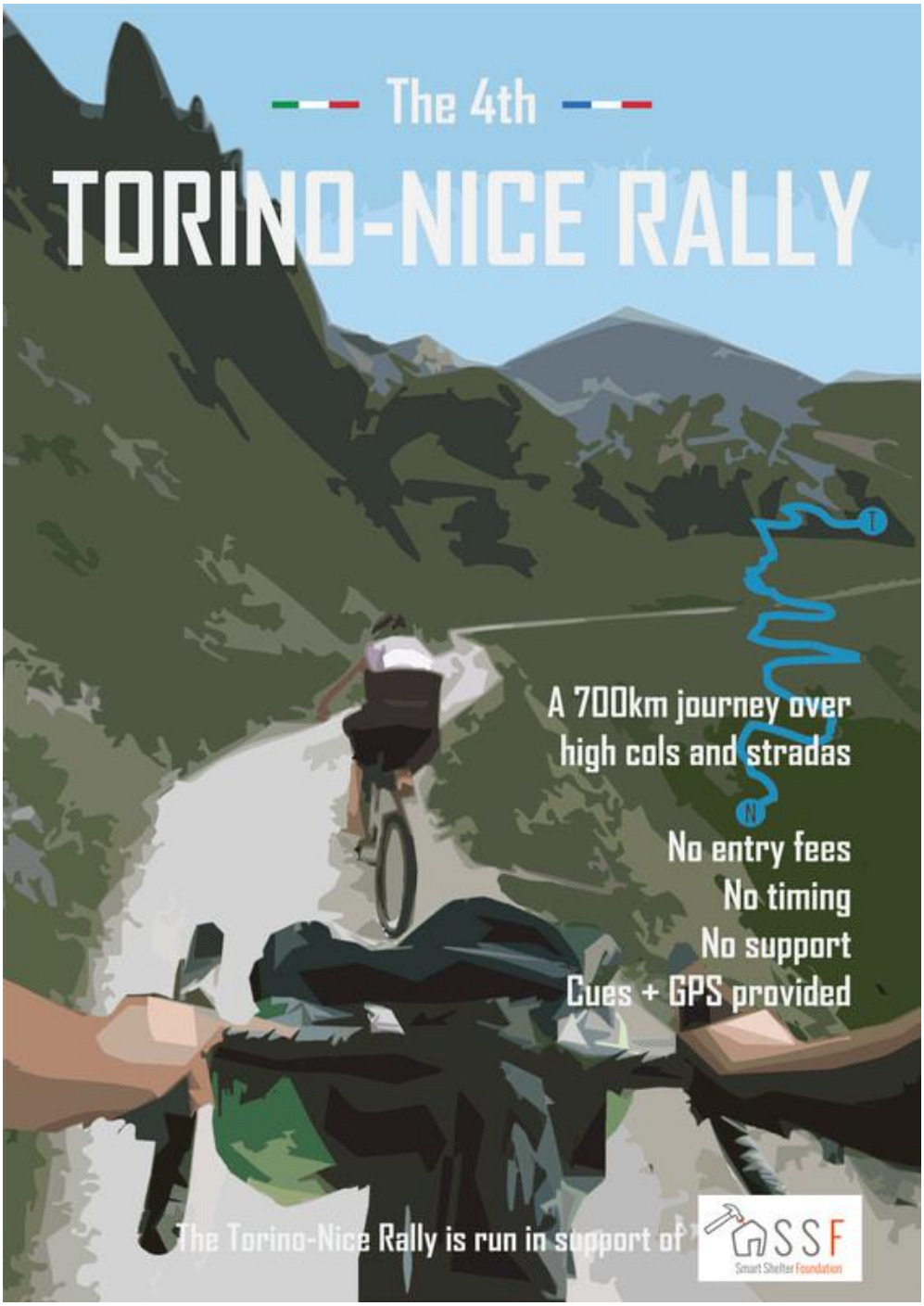
# ROAD BOOK TNR 2019

**Trois vagabonds des montagnes**



**DE RIT**

De Torino-Nice Rally is een bikepacking-, touring- of randonneur-evenement - een rit die een beetje van alles is, behalve technisch moeilijk in de zin van mountainbiken. Het is geen race, alleen een uitdaging om te volbrengen en een opgave hoe je energie goed te verdelen.

De route omvat ongeveer 485 km aan asfalt en 240 kilometer rotsachtige, militaire gravel stradas langs de grens van Frankrijk en Italië, vaak op een hoogte van 2.000m of meer. De route bevat twee Grand Tour-cols, met als hoogste punt de 2.750m hoge Col d'Agnel. Het landschap van de nationale parken Queyras en Mercantour en de Ligurische, Cottische en Maritieme Alpen zal degenen die bereid zijn lange dagen te rijden en buiten te slapen, dagelijks belonen met mooie zonsopkomsten en zonsondergangen.

**DOELSTELLINGEN VAN DE RIT**

- Respecteer Rule # 1 (zie hieronder)
  Rule #1 Don't be a dick
  - Leave no trace of your campsites, drop no litter
  - Stay on-trail: no riding around puddles / causing extra wear
  - Give way to other trail users
  - Be nice to any businesses that you visit along the way
  - Don't break the law
- Rijdt in de stijl en traditie van een zelf georganiseerde rit zoals bij andere langeafstands- en randonee-ritten.
- Laat je niet beperken door puurheid van stijl, ongeschreven regels van zelf georganiseerde ritten of andere soortgelijke dingen. Als je een 3-gangenmaaltijd krijgt met een flesje rood, dan neem je het wel aan, toch?
- Rijden met anderen wordt aangemoedigd. Het is een sociale rit, geen race.
- Slaap zo veel mogelijk in de buitenlucht. Het is een prachtig gebied, vooral tijdens de uren van zonsopkomst en zonsondergang. Er zijn ook B+B's en Gites d'Etape langs de route, evenals 'gevonden onderdak' mogelijkheden als je rondkijkt. Selecteer gewoon een geschikte slaapplek.
- Om te genieten van een welverdiende steak + frites aan de Côte d'Azur, ga je naar het strand, waar je een traditionele duik neemt en economisch dronken wordt op niet veel bier / wijn.
- Om alles behalve regel # 1 en L.N.T te negeren en te doen wat je wilt, kun je ook gewoon van de rit genieten.

**GOED OM TE WETEN**

Het is de moeite waard om het volgende te beseffen voordat je de route rijdt.

**Risico's**

- De rally is een echte bergbelevenis. Je zult de meeste dagen boven de 2.000m hoogte zijn en wanneer je naar de bergen gaat, moet je rekening houden met bergweer. Het weer kan snel omslaan, waardoor je zeer snel met andere omstandigheden te maken krijgt. Uitgeputte en koude rijders kunnen gevaarlijke fouten maken tijdens lange afdalingen. Als je op 2.500m op een ruig pad rijdt als er een onweersbui losbarst, en de beschutting pas na een lange afdaling beschikbaar is, is het een harde leerschool om te ervaren wat ontoereikende wielerkleding betekent bij dit soort weer. Neem goede waterdichte kleding mee (bij voorkeur met een capuchon), warme waterdichte reservehandschoenen en isolerende lagen die ook functioneren als ze nat zijn - Primaloft-gilets of bergjassen voor klimmers bijvoorbeeld. Waterdichte shorts ook, vooral als uw fiets geen spatborden heeft. Denk aan de koudste ervaring die je ooit op een fiets hebt gehad en stel je dan voor dat je het koud hebt op een col op meer dan 2.000m hoogte. Neem de juiste spullen mee!
- De rally heeft misschien een vriendelijke atmosfeer, maar de route is niet bedoeld voor onervaren mensen. Veel delen van de weg en het parcours hebben onbeschermde afgronden aan de zijkant die gemakkelijk fataal kunnen zijn - dit is niet ongebruikelijk in de Alpen, maar kan nieuw zijn voor sommige rijders uit vlakkere gebieden. De wegen en paden gaan steil omhoog en hoewel ze over het algemeen breed zijn in plaats van single-track, kunnen ze op plaatsen heel open en onbeschut zijn. De afdalingen kunnen steil zijn met losse en oneffen oppervlakken. Verkeer kan na elke bocht opdoemen, op zowel verharde als onverharde wegen – er rijden 4x4 terreinwagens, motorfietsen en kleine, veelgebruikte 4x4 Fiat Pandas. Rij veilig en denk altijd na over wat er na die blinde haarspeldbocht zou kunnen komen.
- De info over de route bevat waarschuwings-POI's / waypoints in de GPS-bestanden die ook in de beschrijvingen worden vermeld. Neem de beschrijvingen mee en gebruik de waarschuwingen – ze bevatten echt belangrijke veiligheidsinformatie en route-opties in geval van veranderende weerscondities (evenals tips voor goede eet- en drinkgelegenheden).
- Er is geen verplichting of druk om je aan de route te houden en het rallyformat gaat altijd over keuzes en routeopties.
- Dit is geen ideale eerste tourroute voor lichtgewicht fietsen met dunne banden en velgremmen waar 8-10kg bagage mee moet worden vervoerd. Als je op basis van eerdere ervaringen weet wat je aan het doen bent, is het OK. Zo niet, dan kun je er beter niet op de eerste dag van de rit achter komen dat je het verkeerd hebt ingeschat. Een goede voorbereiding maakt je een veiliger rijder.
- Zorg ervoor dat je de regels voor fietsers in Italië en Frankrijk kent en naleeft. Dit omvat zichtbaarheid 's nachts - lampen en reflectoren zijn wettelijk verplicht.
- Je moet een geschikte aansprakelijkheid- en ongevallenverzekering hebben tijdens de tocht. In het geval van een incident kunnen de autoriteiten je verzekeringsgegevens nodig hebben.
- Regel dat in geval van nood je hulp kunnen oproepen. Je staat er echt alleen voor en moet daar naar handelen. Houd een powerbank bij de hand in je bagage en wees te allen tijde op de hoogte van het nummer voor hulpdiensten en ken je locatie.

- De Torino-Nice Rally is geen race. Het is gewoon niet de bedoeling van het evenement. Rijdt zo snel of zo langzaam als je wil of wanneer je maar wil.
- Biedt hulp aan iedereen die het nodig zou kunnen hebben - vraag altijd even aan mensen die hulp nodig zouden kunnen hebben.

**PRAKTISCHE TIPS**

**1. Doe voorzichtig met je spullen**
De spullen die je bij je hebt, moeten de hele rit mee. Doe er daarom voorzichtig mee, kijk uit waar je het neerlegt en hoe je het in je tassen pakt. Uitgeputte hersens werken nou eenmaal wat minder. Je kunt per ongeluk zo maar je bril op de eerste dag breken waardoor je mogelijk een tijd zonder moet rijden. Zo kan het scherm van een telefoon of een ander kwetsbaar voorwerp kapot krassen, omdat het in een tas tegen iets anders aan ligt te schuren door het geschud op de gravelwegen.

**2. Kleding: laagjes zijn alles**
In het outdoorwereldje roepen ze al jarenlang niet anders, maar voor fietskleding geldt eigenlijk hetzelfde. En omdat je bij dit soort tochten moet werken met wat je bij je hebt, geldt het nog sterker. Probeer je kleding op te delen in zoveel mogelijke laagjes die je op allerlei manieren met elkaar kan combineren. Naast de gebruikelijke fietsjerseys, en -broek, kun je een waterdicht jack, beenstukken, armstukken en een muts voor onder je helm meenemen. Kortom heel veel compacte kledingstukken die op allerlei manieren te combineren of over elkaar te dragen waren en zo aangepast kunnen worden aan de omstandigheden.

**3. Italië is de allerbeste plek voor zo'n avontuur!**
Aangezien de Torino-Nice rally geen race is, maar een tocht, moet er ook wat tijd zijn om te genieten van al het lekkers dat de lokale keuken te bieden heeft. Gelukkig volgt de route min of meer de Frans-Italiaanse grens naar het zuiden en is er meer dan voldoende tijd en gelegenheid om in kneuterige dorpjes heerlijk pasta’s te verorberen, of aan een kopje met de meest perfecte cappuccino ooit te slurpen. Over extra kilootjes hoef je je geen zorgen te maken, je trapt het op de volgende col er wel weer vanaf.

**4. Waterdichte tassen zijn lifesavers**
Het mooiste van dit event is, dat je mensen op letterlijk elk type fiets, en met elke soort tassen ziet deelnemen. Maar een ding is duidelijk: als je meer dan een paar dagen op pad bent, heb je geen invloed op het soort weer dat je over je heen krijgt en moet je voorbereidt zijn op regen. Waterdichte bikepacking tassen zijn dan lifesavers. Niets is vervelender dan te ontdekken dat je slaapzak, of extra kleding onderweg drijfnat is geworden.

**5. Nog nooit iemand bij de finish aangekomen en geroepen: ik had een te licht verzet**
Een verzet van minder dan 1-op-1 (voor kleiner dan achter) is geen luxe. Bedenk je dat je niet alleen jezelf en je fiets, maar ook je bepakking omhoog moet worstelen. Kortom, een licht verzet is gewoon lekker.

**6. Tubeless is geweldig, maar...**
Tubeless is voor TNR zeker te overwegen ter voorkomen van lekrijden op grote stenen en snake bites. Let echter wel op dat alles goed gemonteerd is en je voorkomt dat je alsnog met binnenbanden moet rijden.

**7. Je frametas kan te vol zitten**
De tas die in je frame hangt, strijdt om ruimte met je rondtrappende benen. Probeer hem daarom zo plat mogelijk in te pakken. Zachte dingen die de neiging hebben om uit te zetten (zoals bijvoorbeeld een jas) kan je veel beter in je zadeltas of je stuurtas doen. De frametas is sowieso de beste plek voor dingen waar je snel bij wil: eten, een gelletje, je zonnebril, een reserveband of een petje voor onder je helm.

**8. Kies de breedste band die je in je fiets kan krijgen**
Aanzienlijke delen van de route gaan over asfalt maar de verdeling tussen onverhard en verhard lijkt bijna 50/50 te zijn. Toch kun je de bandenkeuze het best laten afhangen van de onverharde delen van de route. Een paar goede gravelbanden leveren op de weg nauwelijks nadeel op, en op onverhard terrein heeft het alleen maar voordeel. Kies de breedste banden die in je fiets passen. En vergeet daarvoor niet de passende binnenbanden mee te nemen als reservebandjes.

**9. TNR is een rit voor iedereen**
Torino-Nice Rally lijkt een loodzware slijtageslag voor conditiebeulen maar in werkelijkheid is het een prachtige tocht die goed te doen is. De grote cols beklimmen onderweg is natuurlijk zwaar maar met het juiste verzet is het een veilige en spannende manier om zo'n avontuur te lijf te gaan.

**TIPS VOOR HET RIJDEN OP GRAVEL**

1. Houd je stuur onderin vast, want als je met je handen bovenop de remgrepen afdaalt, kan je stuur uit je handen slaan als je door een kuil of over een steen rijdt.
2. Rem pulserend en nooit te heftig met vooral je achterrem en in mindere mate met je voorrem om de snelheid onder controle te houden.
3. Kijk ver genoeg vooruit en niet vlak voor je voorwiel. Als je verder naar voren kijkt, kies je automatisch de juiste lijn, waarbij je obstakels omzeilt. Stuur geleidelijk bij en niet door plotseling hard in te sturen.
4. Als je het midden van het gravelpad een rug van los gravel moet passeren, doe dat dan als de rug vlakker is geworden. Met hogere snelheid door los gravel rijden, is als door los en diep zand rijden. Je stuur kan dubbel slaan.
5. Ga op rechte stukken als je niet hoeft te trappen, met wat meer druk op je pedalen staan en kom een beetje uit je zadel. Je kunt bij steile stukken eventueel wat meer op de achterkant van je zadel gaan zitten of er een beetje achter gaan hangen.
6. Knijp niet te krampachtig in je stuur en houd je bovenlichaam ontspannen. Als je te stijf op de fiets zit gaat deze vreemde bewegingen maken.
7. Met gravelfietsen gaat je fiets soms in een richting die je niet zou verwachten. Maar vertrouw op de fiets en laat hem zijn weg zoeken.
8. Als je door een bocht moet met wasbordstructuur, grote stenen of losse gravel, moet je er voor zorgen dat je voor de bocht voldoende vaart hebt geminderd. Rem vooral met de achterrem.

9. Kies een goede lijn bij een bocht. Ga van buiten naar binnen en weer naar buiten door de bocht. Net als bij een haarspeldbocht op de weg.
10. Kies de juiste bandenspanning in je banden. Niet te hard, want dan stuiter je alle kanten op en heb je geen grip. Ze moeten iets aan de zachte kant zijn, zodat ze zich kunnen vormen naar de ondergrond en goed grip hebben.
11. Als je navigatie gebruikt, kun je de kaart gebruiken om af en toe te kijken wat voor bocht je nadert. Wees hier wel extreem voorzichtig mee, want als je je ogen ook maar heel kort van de weg haalt, kun je zo maar in een kuil rijden.

Zie ook YouTube filmpjes van Gravelcyclist “How to descend on a gravelbike?” en van GCN “How to ride gravel?”

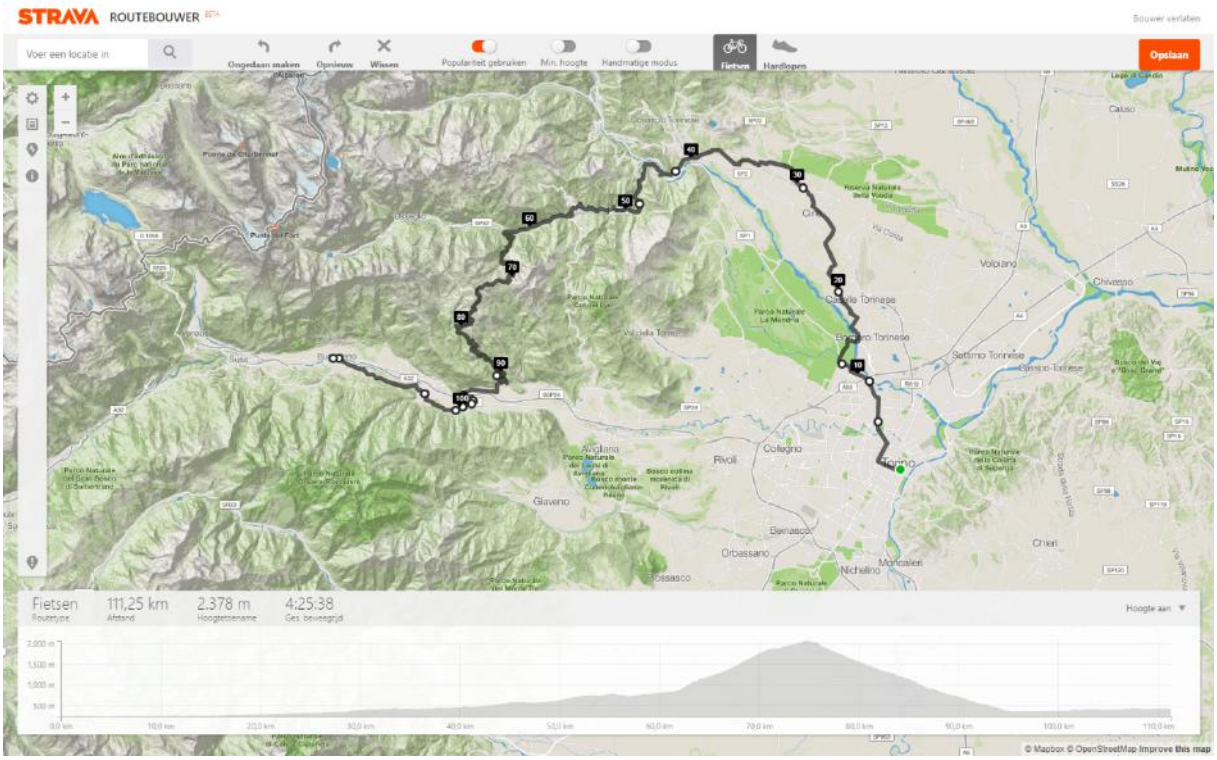
**Etappe 1 De harde reset! Turijn – Susa dal 110 km**

De start van de originele rally is op de Piazza Giambattista Bodoni. Via de straten van Turijn, gelegen aan de rivier de Po, wordt de stad in globaal noordelijke richting verlaten (denk aan Road Trippin' van de Red Hot Chilli Peppers). Om aan de voet van de enige klim van de dag, de Colle del Collombardo te komen, rijden we om het Parco Naturale Col del Lys heen. Er zijn zo veel mogelijk over landelijke asfaltweggetjes uitgezocht. Vanaf het startpunt in Turijn, op 250m hoogte, is het 60 km naar de voet van de klim vlak voor het plaatsje Villa op ca. 900m hoogte. Misschien goed om even het dorpje in te rijden wat rond te snuffelen en de watervoorraad op peil te brengen en een cappuccino te scoren.
De klim van de noordkant van de Colle del Collombardo wordt gekenmerkt door de volgende cijfers:
Lengte: 9.62 km
Hoogteverschil: 1.028m
Hoogte col: 1.888m
Gemiddeld stijgingspercentage: 10.69%
Maximum stijgingspercentage: 15.0%

De eerste 3,6 km van de klim gaan nog comfortabel over asfalt door een bosrijke omgeving met hier en daar wat groepjes woningen. Na een parkeerplaats bij een aantal huizen komen de banden voor het eerst op onverharde ondergrond. De klim zal er behoorlijk inhakken gezien de cijfers. Dat wordt een White Knuckle Ride (Jamiroquai). Omdat het de eerste dag is zullen de benen het misschien nog lange tijd vol kunnen houden. Het lijkt echter verstandig niet overmoedig te zijn en er rekening mee te houden dat er nog meer pittige dagen gaan komen. Af en toe uit de pedalen klikken, uitrusten, genieten van de omgeving en wellicht op de steile stukken eens te kijken of een hike-a-bike beter bevalt dan fietsen, lijkt geen gek idee.
Eenmaal bovengekomen op de col kun je genieten van een weids uitzicht bij de markante kerk, de Santuario della Madonna degli Angeli. Die Italianen hebben wel smaak en kiezen mooie plekken uit voor hun kerken.

Colle del Collombardo met Santuario della Madonna degli Angeli

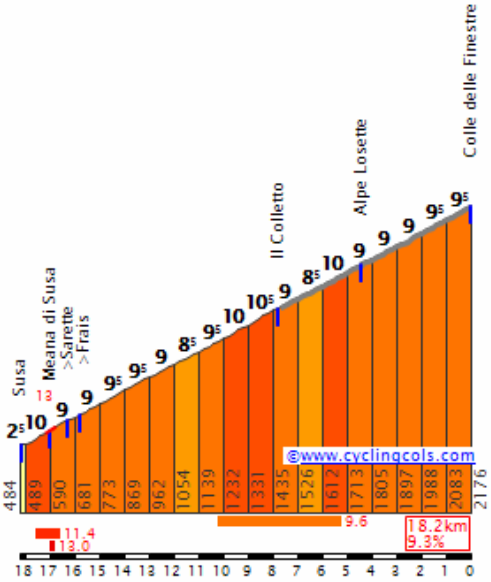
Na de Colle del Collombardo volgt de afdaling van 24 km en 1.500 hoogtemeters richting Condove. Het gemiddelde percentage is 6,2% en het maximum 9%. Het bovenste deel van de afdaling over een lengte van 13 km is nog onverhard met redelijk fijne gravel en de laatste 11 km waarschijnlijk geasfalteerd. Vanaf Condove gaat het vals plat door het dal van de rivier de Susa naar het hotel voor de eerste nacht.



## Etappe 2 Finestre en Strada dell'Assietta Susa dal – Briançon 95 km

Al snel na het vertrek uit het hotel begint de klim van de Colle delle Finestre. De buitengewoon fotogenieke Colle delle Finestre is een hoogtepunt van deze rit. Je stijgt 1.700m over 18 km en de bovenste 8 km is gravelweg. Het verloop is consistent aangezien deze weg in de 18e eeuw door het leger werd aangelegd, blijkbaar konden ze artilleriegeschut met een helling van 9% omhoog slepen. De klim gaat over van smalle beboste wegen met haarspeldbocht na haarspeldbocht (eigenlijk - één elke 100m of zo) over een beekje dat onder oude stenen bruggen stroomt, naar een hemelse onverharde weg voor de laatste handvol kilometers en 700m klimmen.

De Finestre is een paar keer in de Giro d'Italia opgenomen, denk niet dat het gemakkelijk is met een fiets met smalle banden - het gravel werd speciaal voor de Giro gladgestreken maar binnen enkele weken was het terug in de meer gebruikelijke staat. Bij de col is er een fort en monumenten voor Giro-etappe winnaars. De uitzichten zijn weids en er is slechts een paar kilometer asfalt tussen de col en de beroemde Strada dell'Assietta die als volgende op het menu staat.




Als eerste op de top:
Giro 2018 Chris Froome
Giro 2015 Mikel Landa
Giro 2011 Vasili Kiryienka
Giro 2005 Danilo Di Luca

Net na de Col del Finestre is nog een restaurant met 'prodotti tipici'. Lijkt me een mooie gelegenheid om de beklimming van de Finestre te vieren, zeker omdat daarna gedurende ca. 35 km er niet of niks van dergelijke luxe gelegenheden langs de route ligt.

Na een paar kilometer afdalen over asfalt van 2.176m naar 1.910m slaan we bij de Pian dell'Alpe bij de wegsplitsing rechtsaf en gaan de gravelweg op naar de Colle del Assietta. De Strada dell'Assietta is een Italiaanse militaire route van meer dan 120 jaar oud. Vanaf de Pian dell'Alpe tot kort voor de wintersportplaats Sestriere strekt de gravelweg zich uit over een lengte van ca 33 km. Vanaf het begin klimt de weg van 1900 naar 2.350m, waarna hij golvend rond 2.300-2.400m verloopt en aan het eind daalt naar 2.100m. Onderweg worden achtereenvolgens de Colle del Assietta, Colle Louson, Colle Blegier en de Colle Basset gepasseerd waarbij je van weidse uitzichten kunt genieten.

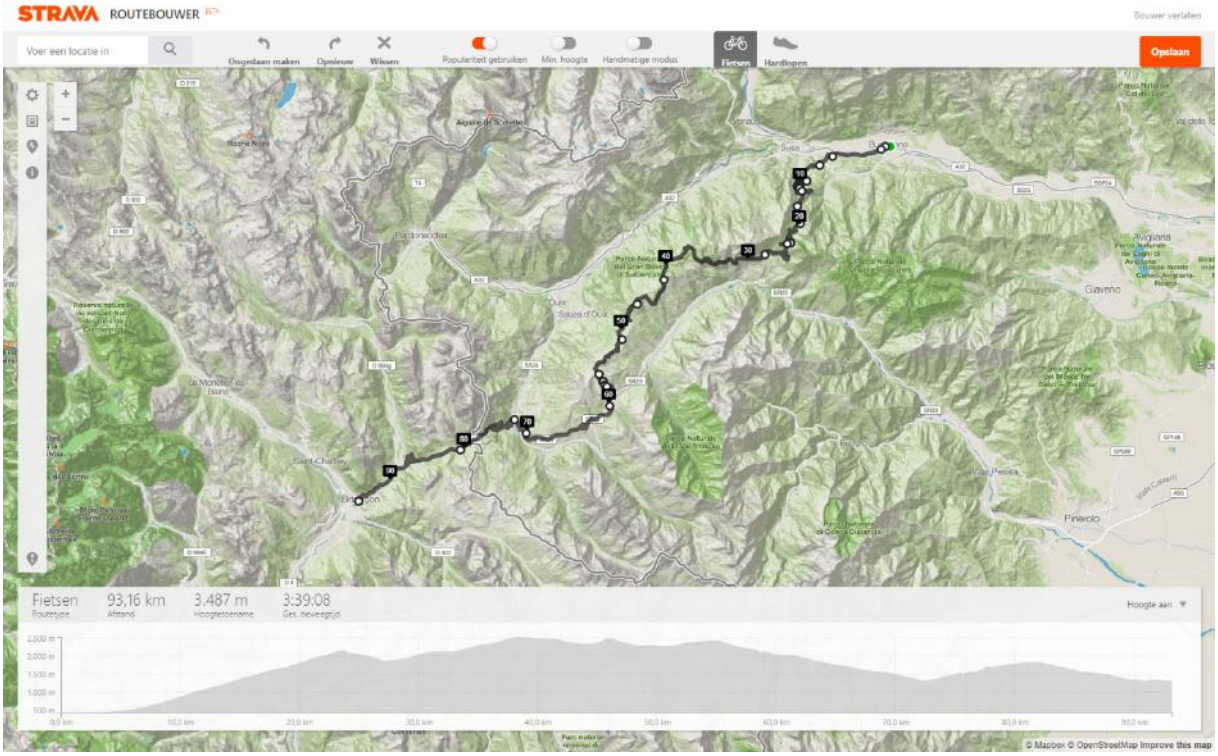
De route over de Strada del Assietta is een ongelooflijke rit. Er is onderweg een schuilplaats en er zijn andere paden die je naar oude militaire gebouwen en forten kunnen brengen, die je bereikt via nog hogere wegen binnen enkele moeilijke km's van de GPS gemarkeerde route.

De hoofdroute van de Assietta is echter een frequent bereden weg. Hij is beroemd om goede redenen, dus het parcours kan, afhankelijk van recent weer en verkeer, in een breed scala van omstandigheden verkeren. In juli en augustus op woensdagen en zaterdagen is de Strada dell'Assietta gesloten voor motorvoertuigen. Halverwege de week buiten het hoogseizoen is het rustiger en de strada s'avonds laat of in de vroege ochtend rijden, kan beloond worden met weinig verkeersdrukte.

Na de Strada gaat het vanaf Sestriere via Cesana Torinese, met restaurants en cafés, naar de Italiaans-Franse grens vlak bij skioord Montgenèvre. Daarna volgt er een afdaling naar de eindbestemming van vandaag, de vestingplaats Briançon.

Briançon is een toegangspoort tot vele delen van de Franse Alpen en ligt aan een van de twee wegen naar de noordwestelijke hoek van Italië. Het is de hoogste stad in Frankrijk en staat bekend om meer dagen zon per jaar dan enig ander gebied in het land. Het fort is een belangrijk kenmerk van de stad en werd gebouwd door Vauban, militair ingenieur van koning Lodewijk XIV, in de 17e eeuw om de binnenvallende Savoyaards te weren. Als onderdeel van de Vestingwerken van Vabuan is het een UNESCO-werelderfgoed. De vesting is duidelijk zichtbaar vanaf de lange weg buiten de stad terwijl je afdaalt vanaf de Col Montgenevre.

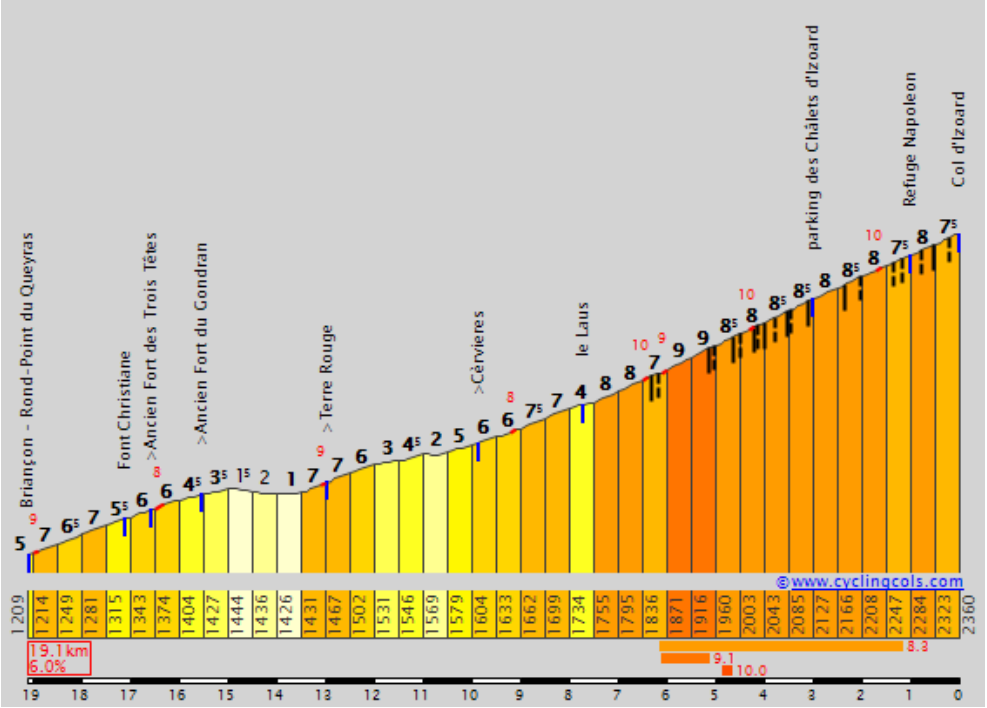
Het oude stadsgebied heeft een prachtige kerk en een steile hoofdstraat met kleine winkeltjes, cafés, ijs- en pannenkoekenkraampjes en waterfonteinen. De route leidt je door de centrale straat en de bewegwijzering geeft aan waar de ingang van de kerk is. Het is het beste om langs deze straat te lopen i.p.v. te fietsen en de tijd te nemen. Er is ook een grotere weg om de stad heen naar de winkels en de start van de klim van de Col d'Izoard.


STRAVA ROUTEBOUWER
Bouwer verlaten
Voer een locatie in
Ongedaan maken
Opnieuw
Wissen
Populariteit gebruiken
Min. hoogte
Handmatige modus
Fietsen
Hardlopen
Opslaan
Fietsen
93,16 km
3.487 m
3:39:08
Hoogte aan
© Mapbox © OpenStreetMap Improve this map

## Etappe 3 Zal Roy op tijd op de afspraak zijn? Briançon – Sampeyre 90 km

Etappe 3 wordt een relatieve rustdag. Geen knisperend gravel, maar alleen asfalt. Minder kans op lekke banden ook en meer vertoeven in de bewoonde wereld, dus meer comfort van winkels en terrasjes. Hopelijk is het goed weer en wordt het een dag van genieten. Na alle hoogtemeters en gravel van de tweede dag is dat ook wel lekker. Alhoewel er deze dag ook twee stevige klassieke cols gereden zullen worden: de Col d'Izoard en de Col Agnel. Alles bij elkaar goed voor 2.450 hoogtemeters. De lengte en de gemiddelde stijgingspercentages van de Izoard en de Agnel zijn vergelijkbaar en rond de 20 km en een gemiddeld stijgingspercentage van rond de 6%. Af en toe wordt de 10% aangetikt. Omdat de Frans-Italiaanse grens op de Col Agnel ligt, heeft deze berg ook een Italiaanse naam, te weten Colle dell'Agnello. Kies zelf maar welke naam je mooier vind klinken. Het is tevens met 2.744 m het hoogste punt van deze tocht en dus tijd voor topchampagne. Niet vergeten te kopen in Briançon of in Ville-Vieille en mee omhoog te zeulen.

Tijdens deze etappe is er een mogelijkheid dat Roy en Bas ons een deel van de route vergezellen. Als ze tenminste zin hebben om met de auto over de Col de Vars te rijden. Er zijn twee mogelijkheden. Of Roy en Bas rijden in alle vroegte vanaf de voet van de Izoard naar de top en we ontmoeten elkaar daar, dalen vervolgens gezamenlijk af en beklimmen daarna nog de Agnel, waarna zij na de champagne omkeren en afdalen naar de Franse kant en Jacco, Martin en Rob naar Sampeyre aan de Italiaanse kant. We zullen zien wat het wordt en tegen die tijd nog wel contact hebben om dit af te stemmen.




*Profiel van de Col d'Izoard*

De historische Col d'Izoard is een Tour de France-klassieker waarvan de wielerliefhebbers vast hebben gehoord. Het begint eigenlijk al meteen na het verlaten van Briançon en het is zaak om je ritme te vinden. Na zo'n 4 km vlakt de klim even af en heb je zelfs even het gevoel

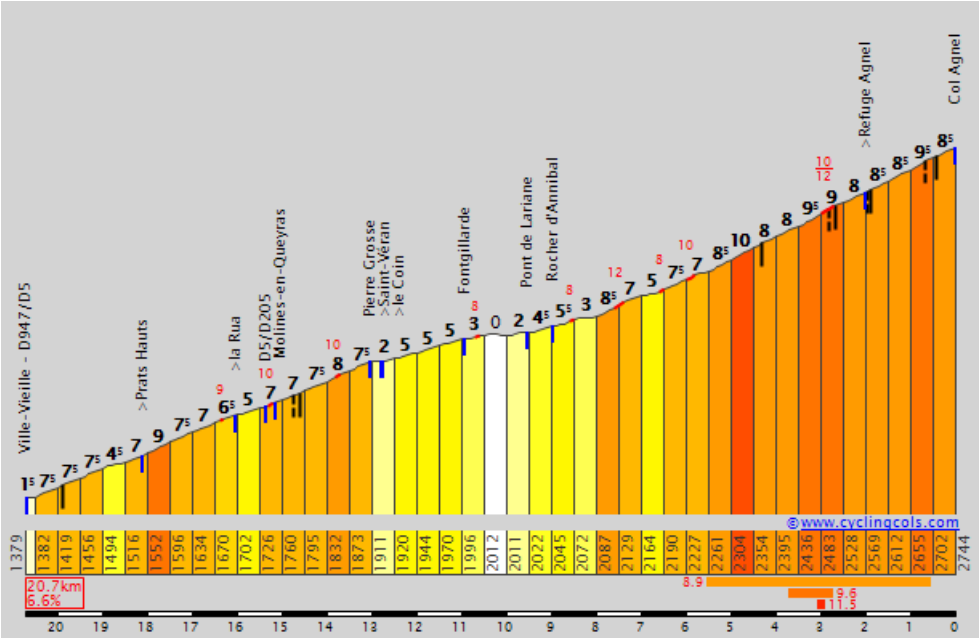
dat de weg naar beneden loopt. Als het gehucht Le Laus is gepasseerd is het met de rust gedaan. Een paar zeer steile kilometers door het bos met een aantal zeer smalle passages waar touringcars bijna de bochten niet kunnen halen langs de rotsen. De laatste 2 kilometers zijn de bomen verdwenen en is het een grote open vlakte. Op de top is een souvenirwinkeltje en staat er een grote zuil met de hoogte van deze zeer fraaie klim. De weg werd gebouwd in 1893-1897 door generaal Baron Berge. De zuil op de top is een gedenkteken t.b.v. de aanleg geplaatst in 1934.

De zuidkant is mooier en met name het Casse Deserte is indrukwekkend. Het is ruig en ongerept. Op 2 km onder de top staat een monument ter ere van de Fransman Lousion Bobet en de Italiaan Fausto Coppi. Op de weg staan ook veel aanmoedigingen voor renners van de laatste Tour editie. Onder andere de “live slow, ride fast” spreuk van LtD

In het dal tussen de voet van de Izoard en de afslag naar de Agnel kom je nog langs het mooi hoog op een rots langs de weg gelegen oude Chateaux Queyras met een oud dorpje er naast.

De tweede col van deze dag, de Col Agnel of Colle Dell'Agnello ('col van het lam'), is waarschijnlijk minder bekend. De klim begint op ongeveer 1.400m en wint 1.350m aan hoogte. Op 2.744m is het hoogste punt van de route Turijn-Nice en er kan al in de eerste helft van september sneeuw vallen. Het is één van de vele grensovergangen tijdens deze rit, die gemarkeerd wordt door de steen op de col. Het is de hoogste grensovergang van Europa

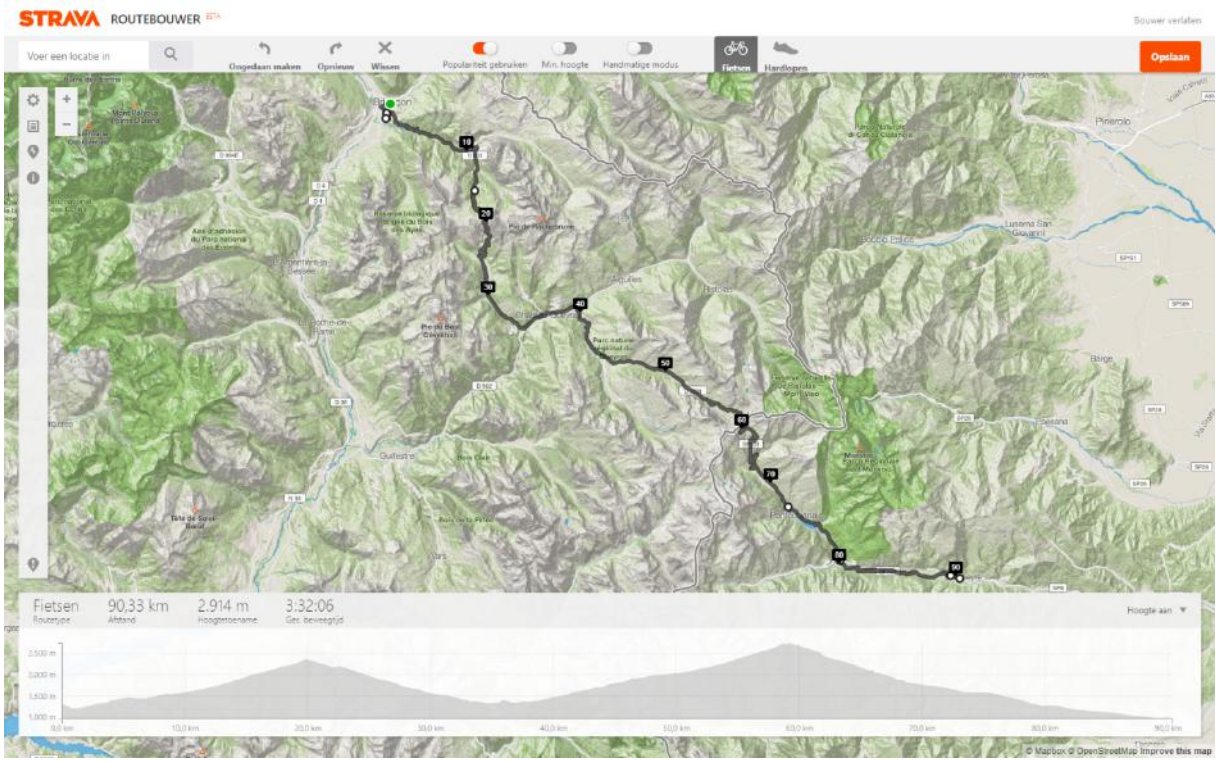
en de op drie na hoogste Alpenpas.  Tijdens een beklimming in 2018 stond er op de Col Agnel een snackwagen met drankjes, wat eten en er werd relaxte reggaemuziek gespeeld.




*Profiel van de Col Agnel/Colle dell'Agnello*

De Agnel / Agnello is een aantal keren in de Giro gebruikt toen ze de steile Italiaanse kant beklommen. Bij het beklimmen van de Franse kant op deze route is het niet erg steil afgezien van een paar korte secties. Zoals bij de meeste grote beklimmingen wordt hij steiler richting de top, maar op een mooie dag is het niet bijzonder moeilijk, gewoon lang. Bid dat je de wind mee hebt. De afdaling is heel anders. Als het landschap in de klim je de adem niet heeft benomen, dan zal de afdaling aan de Italiaanse kant dat wel doen. Als de afdaling iets afvlakt, passeer je Chianale, een klein dorp op 1.800m. Het is de moeite van het bekijken waard, dit oude Italiaanse bergdorp met stenen daken en smalle straatjes met kinderkopjes.

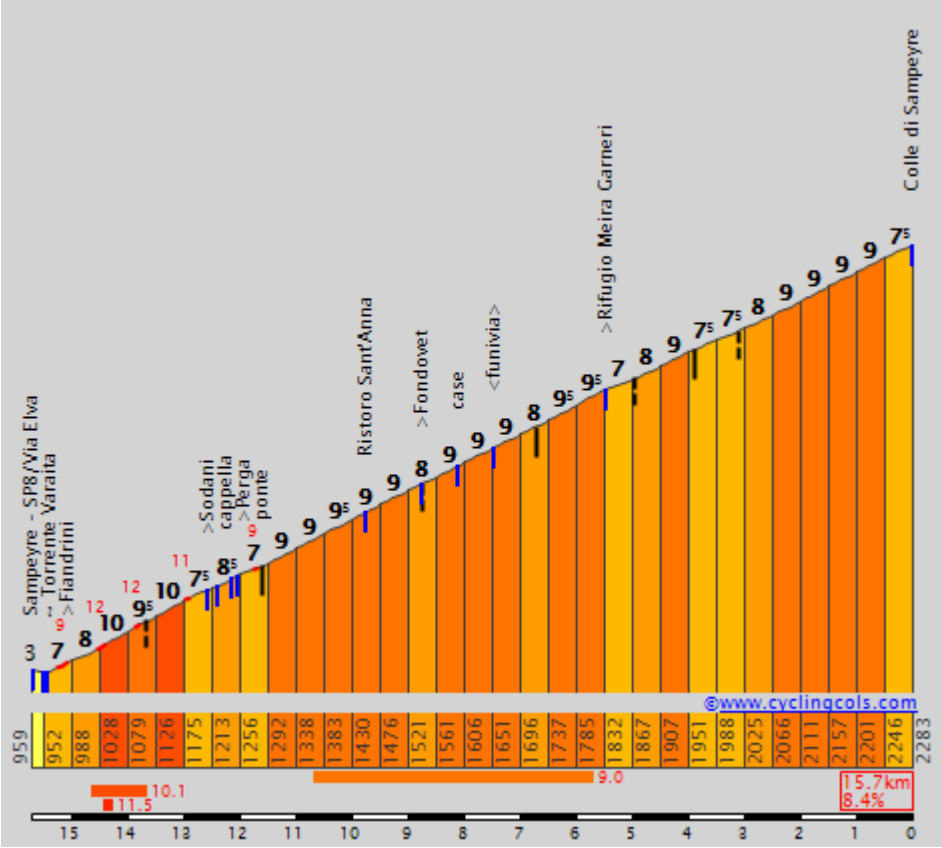
*Brug in Chianale*




*Route en hoogteprofiel etappe 3*

**Dag 4 Kanonne wat een weg! Sampeyre – Marmora/Preit 90 km**

Vandaag begint gelijk vanuit het vertrek de klim naar de Col de Sampeyre. Tot de col loopt er een smalle asfaltweg om uit te komen op de bergkam. De weg loopt eerst door een fraaie groene en bosrijke omgeving. Het ziet er misschien lieflijk uit, maar de percentages in de eerste vier kilometers schudden de benen gelijk goed wakker op deze 4e dag. De begroeiing wordt echter steeds dunner en gaat over van loofbomen onderin naar naaldbomen meer bovenin. Ook de naaldbomen nemen in aantal af en op het laatst fiets je boven de 2.000m door een alpien weidelandschap met hier en daar wat rotsen. Op 2.283m wordt de top bereikt en is er als beloning weer een mooi uitzicht. Alles bij elkaar tegen de 16 km klimmen met een gemiddeld stijgingspercentage van 8,4%. Zoals je uit het plaatje van het profiel kunt zien zijn de eerst kilometers het pittigst en gaat de weg daarna met een gelijkmatig percentage van 9% door tot de top. Het lijkt wel militaire precisie. Nog een geluk dat het geen gravelweg omhoog is.




*Profiel van Colle di Sampeyre*

Op de Colle di Sampeyre, waar meerdere gravelwegen samenkomen, gaat het vanuit de weg van de klim gezien, scherp naar links het gravel van de Strada dei Cannoni op. Je kunt wel raden waarom die weg zo heet. Deze militaire weg is gebouwd in 1744 door Ignazio Bertola en ligt in de provincie Cuneo in noordwest Italië. De militaire weg vormt de verbinding tussen de forten in Val Stura en Val Maira.

*Op de Col di Sampeyre*

De weg volgt de bergkam van west naar oost en loopt vanaf de Colle di Sampeyre over een lengte van circa 33 km af naar een hoogte van 900m. Onderweg komen we langs de onbeduidende Colle Birrone.

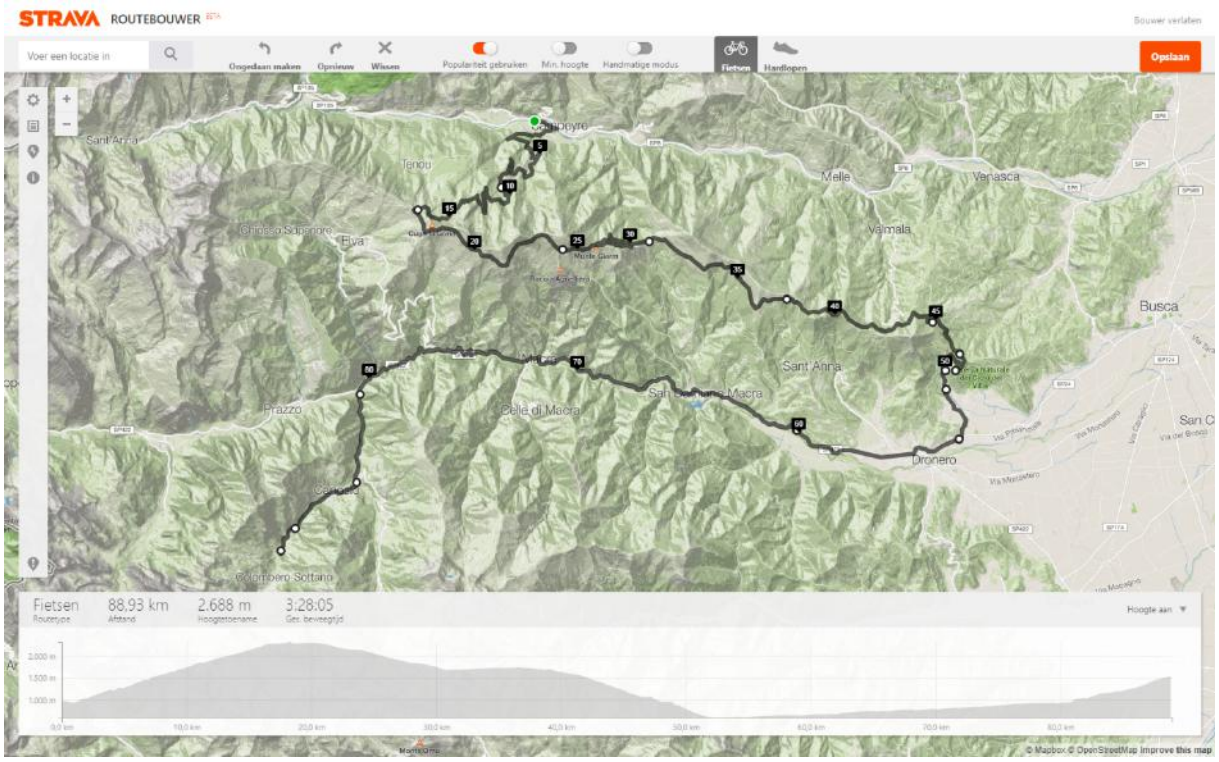
De Strada dei Cannoni is op bepaalde plekken ruiger dan de meeste andere off-road wegen van Turijn-Nice. De ondergrond is los en behoorlijk stenig op sommige stukken afdaling. Een bepaald deel van de afdaling is over 3 tot 4 km echt MTB-terrein, dat alhoewel niet erg steil, een flinke test wordt voor de fietsen met smallere banden.

*Strada dei Cannoni*

Bij slecht weer is er een kortsluitroute die de etappe met ongeveer 64 km inkort. De kortsluitroute daalt af via een dal met dramatisch steile bergwanden. Een waarschuwing want het is echt een ‘opwindende route’. Deze weg heet de weg des doods en moet je niet gebruiken tijdens of na periodes van zware regenval, vanwege vallend gesteente. Gebruik in plaats hiervan de SP335 vanaf de Colle di Sampeyre naar Stroppo.

Als je de volledige route van de etappe volgt, passeer je op circa 39 km vanaf de start nog de Colle della Ciabra met een hoogte van 1.690m. Hier eindigt na 20 km het gravel en komen we weer op een smalle asfaltweg door het bos die uiteindelijk bij kilometer 55 uitkomt in Dronero. De Strada dei Canonni is op zaterdag en zondag gesloten voor voertuigen. Als de planning uitkomt rijden we hier op een zaterdag zonder motorisch geweld om ons heen.

We zijn hier in het Valle Maria gekomen dat we van bovenaf heel de tijd hebben kunnen bewonderen. We volgen dit dal de rest van deze etappe in westelijke richting langs een licht stijgende weg naar Ponte Marmore. Hier gaan we nog 600 m stijgen over de laatste 8 km. Als je dit even uitrekent kom je dus op een gemiddelde van …%. Uiteindelijk zullen we overnachten in een van de plaatsjes Marmora of Preit.



**Dag 5 Weer een dagje flink klimmen in Klein Peru Marmora/Preit – Limone Piemonte 90 km**

Vandaag staan er 2.700 hoogtemeters op het programma. Alleen de etappe op de tweede dag met de Finestre had meer hoogtemeters. Verder zit er zo'n 25 km gravel in deze etappe, verdeeld over twee secties, wat meer dan een kwart van de totale afstand is. We vertrekken weer direct met een klim en de eerste gravelsectie begint net boven Preit bij een parkeerplaats bij een bruggetje over de beek en strekt zich over 18,4 km uit tot Colle Valcavera. Je klimt hierbij van 1.500m naar 2.400m bij de Colle Margherina. Daarna stijgt het nog wat door naar de 2.500m tot bij Lago della Meja en enkele oude geschutskoepels bij Opera Vallo Alpino. Doordat we starten op 1.500m hoogte wordt het al snel onbegroeid terrein en zijn we vandaag in het eerste deel echt in een alpien landschap. Op circa 8km na Preit is er nog een afslag naar de berghut Rifugio Gardetta. Misschien een beetje kort na de start om al weer koffie te gaan drinken, alhoewel de hut ligt op 2.300m en we zijn dus al weer 800m geklommen, wat al snel anderhalf uur in beslag zal nemen. En het is tenslotte vakantie, dus er moet wel genoten worden. Een lekkere cappuccino en een tweede ontbijt gaat er altijd wel in. De gastvrijheid in de hut schijnt uitstekend te zijn evenals het eten.

*Rifugio Gardetta met Rocca la Meja*

Het gebied waar we hier doorheen rijden wordt wel 'Klein Peru' genoemd naar de markante rotspunt van de Rocca la Meja aan de rand van de bergkom. Dit zou wel eens het meest spectaculairste deel van de tocht kunnen zijn. Het is echt een militaire weg op grote hoogte en het landschap is open en uitgestrekt met vergezichten.

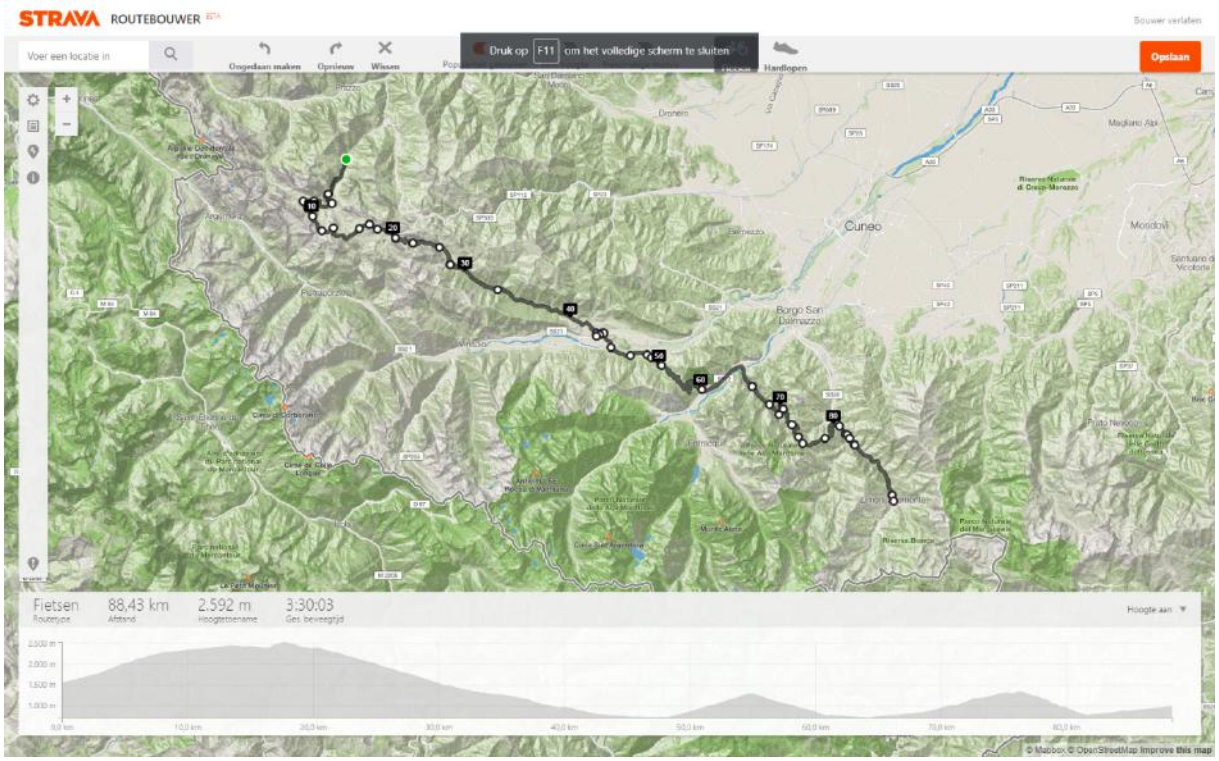
*Klein Peru*

Na de Colle Margherina vervolgen we de route nog steeds over gravelwegen naar de Colle Valcavera waar we weer op het asfalt komen. Op de Colle Valcavera gaat onze route naar rechts. Naar links ligt de Col Fauniera met een stenen beeld ter ere van de Italiaanse onsterfelijke wielerheld Pantani. Dit is heen en terug 4,2 km extra. Vanaf de Colle Valcavera dalen we over de Via Val d'Arma 22 km af naar de plaats Demonte. Onderweg wordt het landschap steeds groener en begroeider.

We blijven na Demonte maar heel even in dit dal en steken schuin over naar Festonia aan de voet van de volgende klim, waarbij we 600 hoogtemeters overbruggen naar de top. Hier staat een kapel met de naam Madonna del Colletto.

*Madonna del Colletto*

Na de kapel gaat het over asfalt naar beneden via een aantal mooie haarspelden naar het dorp Valdieri. We rijden vervolgens een paar kilometer door dit dal om aan de overzijde bij het dorp Andonno de rivier over te steken naar het gehucht Bandito en daar de laatste klim van de dag aan te vatten. De klim tot het hoogste punt is circa 650 hoogtemeters. Net boven Roachia begint een gravelsectie van 6,7 km met 150m klimmen en 350m dalen. Het gravel loopt in de afdaling nagenoeg door tot aan de plaats Vernante aan de voet van de heuvel. De afdaling over het gravel is gemiddeld 7,3%. Na Vernante is het nog een kilometer of 8 licht oplopend naar Limone Piemonte waar de douche wacht om het zout en gravelstof er weer af te spoelen.

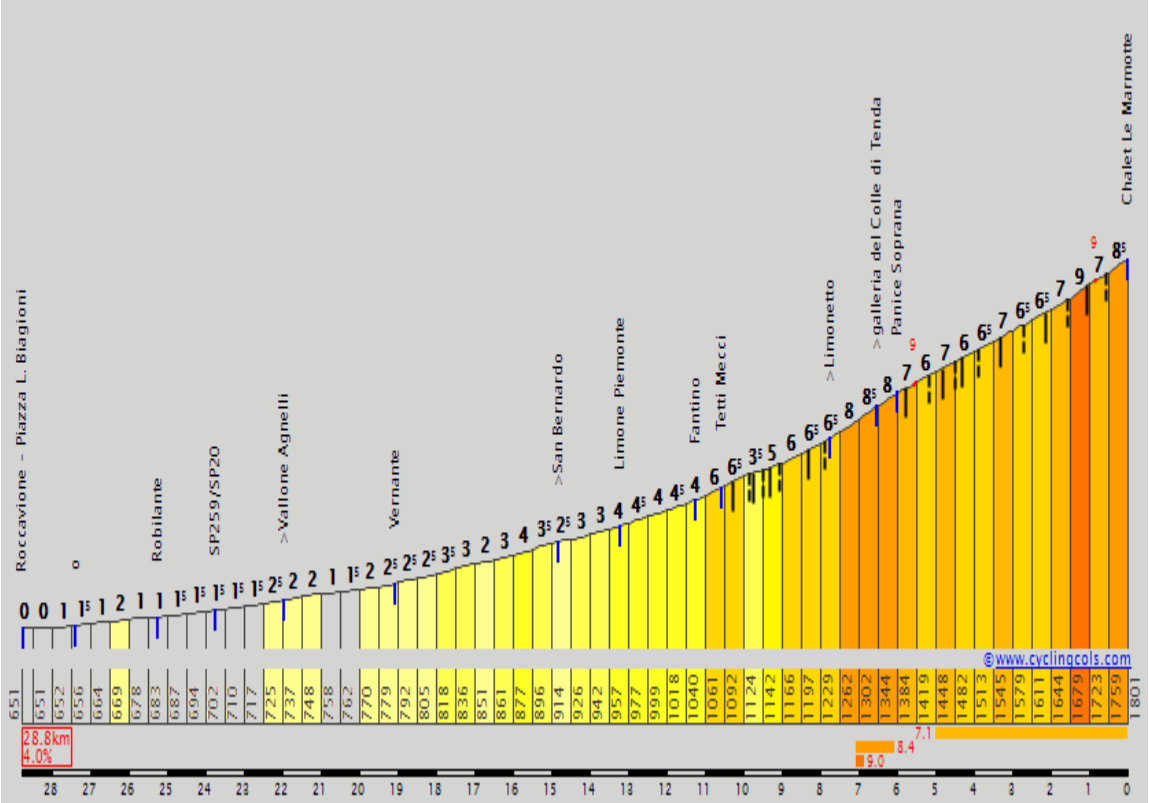

STRAVA ROUTEBOUWER
Bouwer verlaten
Voer een locatie in
Ongedaan maken
Opnieuw
Wissen
Druk op F11 om het volledige scherm te sluiten
Hardlopen
Opslaan
Cuneo
Borgo San Dalmazzo
Fietsen
Routetype
88,43 km
Afstand
2.592 m
Hoogtetoename
3:30:03
Geschatte bewegingstijd
Hoogte aan
© Mapbox © OpenStreetMap Improve this map

**Dag 6 Als je van gravel houdt, moet je hier zijn. 69 km gravel Limone Piemonte – La Brigue 92km**

Vandaag begint de dag weer direct met klimmen vanuit het vertrek. In de koers gaan ze dan al vast warmdraaien op de fietstrainer. Dat zullen we maar niet doen. Rustig starten werkt ook en dat zal inmiddels waarschijnlijk niet anders kunnen vanwege de vermoeidheid in de benen. De klim verloopt over asfalt, en geniet nog maar even van een gladde weg, want vanaf de Col de Tende zul je voorlopig alleen maar heel veel gravel onder je wielen krijgen, even onderbroken met wat asfalt.

Vanuit Limone Piemonte is het 13,5 km klimmen naar de Col de Tende. Na enkele ruime haarspeldbochten na Tetti Mecci slaan we rechtsaf en gelijk weer links de weg naar ski-oord Limone-1400. Onder de Col de Tende volgen nog een aantal haarspeldbochten. Op de top staat het restaurant Chalet le Marmotte dat je pas ziet als je er al vlak bij bent. De eigenlijke Col de Tende ligt nog iets verder doorrijden naar rechts en is gemarkeerd met een houten kruis.

Op de website van Chalet le Marmotte zijn allemaal foto's van eten te vinden waar je van gaat watertanden. Lekkere taarten, pastas en broodjes. Gezien het lange stuk gravel zonder gastronomische voorzieningen, behalve Rifugio Don Barbera op 30 km vanaf de start, is dit een kans die je het best kunt waarnemen om je vol te proppen. Tenslotte zijn er al weer 800 hoogtemeters geklommen.




*Profiel Col de Tende (vanaf Limone Piemonte 13,6 km)*

In de buurt van de Tendapas staan een aantal militaire bouwwerken. Het belangrijkst is het *Fort Centrale* aan de oostzijde op 1908 meter. Dit is ook de richting van onze route en hier begint het langdurige gravelwerk via de oude militaire weg met de naam Via del Sale.

*Col de Tende*

De Via del Sale is een historische route van zouthandelaren in het gebied Ligurië-Piedmonte, die deel uitmaakt van een netwerk van handelsroutes die de Ligurische kust verbindt met de Po-vallei en de Provincie Turijn. Omdat de weg kronkelt over de bergkam die de grens vormt tussen Frankrijk en Italië, is de route in de 16e eeuw ontwikkeld door het Italiaanse leger en zijn er langs de weg oude forten en bunkers op heuveltoppen. De naam verwijst naar de vier zouttrajecten waarlangs tijdens de 14de en de 15de eeuw zout, met bootjes aangevoerd uit Hyères en vanuit Nice met muilezels over de bergkammen werd vervoerd naar Turijn. Een van die zouttrajecten liep over de Tendapas.

Fietsend over de Via del Sale komen we vanaf de Tendapas gezien over de volgende passen:

- Colle Campanino (2142 m)
- Colle della Perla (2085 m)
- Colle della Boaria (2105 m)
- Colle del Lago Dei Signori (2130 m)

De route voert door een droog karstgebergte, dat amper begroeid is. De Colle del Lago dei Signori is vernoemd naar een inmiddels uitgedroogd meer.

De route van de rally volgt het gedeelte ten oosten van de Col Tende en er zijn diverse soortgelijke sporen door hetzelfde terrein en hetzelfde landschap. Dit is een langere off-roadsectie dan de meeste in de rally. Hopelijk heb je tijd beschikbaar om dit stuk gravel te rijden. Je zult beloond worden met fantastische uitzichten. Het terrein is stenig maar niet moeilijk te berijden. Het is een populaire route voor 4x4 auto's en motorrijders, waardoor de paden in het hoogseizoen in juli en augustus drukker zijn dan in september.

Bij slecht weer is het een verstandige optie om vanaf de col naar de plaats Tende aan de zuidkant af te dalen, aangezien de Via del Sale voor het grootste deel van de lengte op meer dan 2.000m hoogte ligt met maar een paar kortsluitopties, hoewel er onderweg een aantal potentiële schuilplaatsen zijn.

De schuilplaats om in de gaten te houden is de Rifugio Don Barbera. Op 2.079m aan de kop van een vallei is de hut op een prachtige locatie gelegen waar je kunt uitrusten en de route kunt zien die zich uitstrekt hoog op de heuvel er tegenover. De rifugio zal zeker tot begin september open zijn en het eten is goed. Het kan ook een geweldige plek zijn om te overnachten. De afslag naar de rifugio staat langs de hoofdroute op de Colle dei Signori aangegeven en is gemakkelijk te vinden.

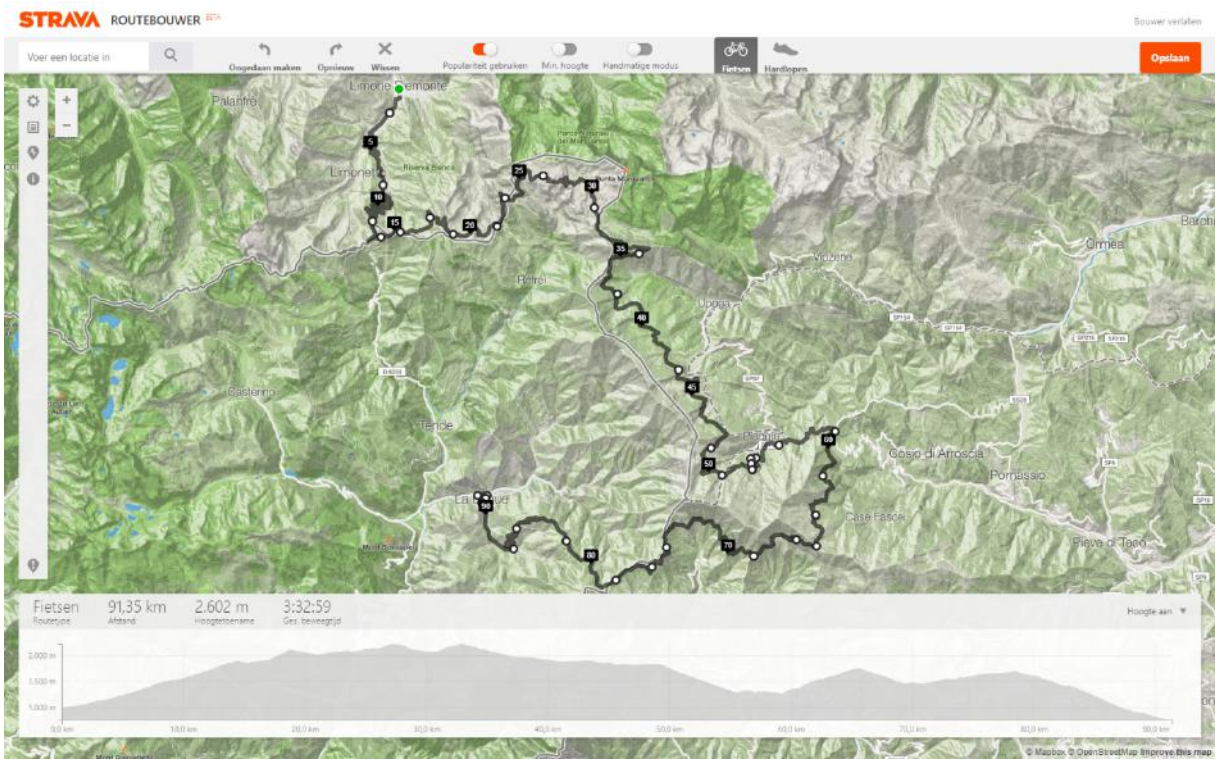
*Rifugio Don Barbera*

*Via Del Sale*

Na Rifugio Don Barbera is het zo'n 25 km gravel langs steile afgronden tot het plaatsje Monesi di Mendatica. We zijn dan tot ca 1.300m afgedaald en vanaf daar volgt een paar kilometer asfalt tot San Bernardo di Mendatica. Na San Bernardo di Mendatica volgen weer 6 km klimmen over gravel, eerst tussen de bomen en daarna weer snel in open alpenweiden, tot de Colle del Garezzo op 1.820m hoogte met een tunnel met de naam Galleria del Garezzo.

Na de tunnel volgt weer een afdaling over gravel door het bos naar 1.470m bij de Passo della Guardia om vrijwel direct aan de laatste klim van 230 hoogtemeters te beginnen, waarbij we rond de 75 km nog de Colle Ardente passeren.

Steeds de grens volgend tot km 80 bij een col (naam onbekend) op de grens van Italië en Frankrijk gaan we definitief Frankrijk in en dalen we over gravel van 1.700m naar 950m over 9,5 km, dus gemiddeld 7,9%. Dat is een serieuze afdaling met op het laatst nog een aantal haarspeldbochten. Even concentreren dus zo aan het eind van deze etappe. Een laatste 10 km over asfalt afdalend komen we weer in de beschaving van het stadje La Brigue aan rivier Lévensa. Een sfeervol plaatsje met kerken en pleintjes. La Brigue is een gemeente in het Franse departement Alpes-Maritimes en telt ca 700 inwoners. De plaats maakt deel uit van het arrondissement Nice. La Brigue maakt pas sinds september 1947 deel uit van Frankrijk.



**Dag 7 Op naar het warme bad, La Mediterranée! La Brigue – Nice 135km**

Over het geheel gezien gaat het vandaag zo'n 700m naar beneden, maar ondertussen moet er toch nog flink wat geklommen worden en tikken we nog even de 2.000m aan op de Col de Turini. Daarnaast komen er nog vier gravelstroken langs met een totale lengte van ongeveer 37 km. En je kunt ook nog 8 cols scoren onderweg. Kortom een dag met van alles wat om het allemaal af te leren en met een tevreden gevoel een duik te nemen in de Middellandse zee.

Vanuit La Brigue gaat het eerst even naar beneden naar even boven de 400m om net na het plaatsje Fontan rechtsaf te slaan en de D40 te volgen. Een kilometer of 8 na de afslag houdt het asfalt op en volgt de eerste gravelstrook van 12,3 km tot de aansluiting op de D68. Vanaf daar is het weer asfalt tot het hoogste punt bij een monument voor de fuseliers, oude kazernes en een fort met de naam La Forca op 2.020m hoogte.

Toen de Frans-Italiaanse betrekkingen verslechterden aan het eind van de 19e eeuw, begonnen de werkzaamheden aan het Fort de la Forca. Nu zijn de versterkingen op dit hoge punt boven de Col de Turini vervallen tot ruïnes. Vanaf de heuveltop op iets meer dan 2.000m in het Mercantour-park heb je uitzicht tot de Italiaanse grens en kijkt je uit over de Vésubie en Roya-valleien. Dit punt werd beschouwd als een belangrijk strategisch punt, belangrijk genoeg voor het Duitse leger om te bezetten tijdens de Tweede Wereldoorlog.

*Landschap voor Fort de la Forca*

*Weg naar Col de Turini*

Het is niet eenvoudig om hier te komen, zoals je mag verwachten van een heuvelfort. Het is een lange maar waardevolle klim, voornamelijk op gravelpaden, van bebost terrein naar een open landschap. Op een goede dag kun je de zee vanaf de top zien. Er is een lus rond het fort via een paar vrij vlakke kilometers die je kunt volgen als je je fris voelt en het volledige 360 graden panorama van het gebied wilt zien. Het brengt je weer terug naar de GPS-route. De zijsporen leiden van de hoofdroute naar de vestingwerken op de heuveltop. Daarna volgt een korte afdaling tot de Col de Turini.

De route vanaf de Col de Turini bevat een optie voor een snellere finish via de asfaltweg die helemaal naar de kust afdaalt. Deze weg gaat een tijdje bergafwaarts langs het mooie dorp Moulinet en een unieke kapel verderop langs de weg. Vervolgens langs Sospel naar Menton aan de kust. Als je een echte rallyfan bent, zul je de afdaling van de top van de col herkennen als onderdeel van het klassieke 'Night of the Long Knives' gedeelte van de Monte Carlo Rally (je zult een deel of de hele weg

afdalen die Petter Solberg rijdt in deze film, afhankelijk van de route die je neemt). Op de col zelf is er een geweldige bar met memorabilia van de Rally van Monte Carlo.

Onze route loopt anders en daalt eerst af via asfalt over de D2566 om vlak voor Peira Cava rechtsaf een onverharde weg in te slaan door het bos. Je daalt hier circa 11 km onverhard met een percentage van 5,8 %. Vlak voor het dorp Moulinet kom je weer op asfalt uit om de doorgaande weg tot vlak bij Sospel te volgen. Vanaf het fort op het hoogste punt ben je nu weer afgedaald tot 400m boven zeeniveau. Vanaf hier begint de één na laatste klim van de hele reis. We slaan rechts af een asfaltweggetje naar een camping in. Na verloop van tijd houdt het asfalt weer op en komen we op het geliefde gravel terecht of inmiddels misschien niet meer en rijden via een aantal haarspeldbochten omhoog naar de Pas de l'Agréé die snel gevolgd wordt door de Col de Braus. Hier is een restaurant, dus wellicht kan er nog even gestopt worden om het vocht aan te vullen. De Col de Braus is het begin van een wat golvend stuk van de route met bijna 6 km gravel op ongeveer gelijke hoogte. Achtereenvolgend worden hierbij de Col de Faravel, deCol du Farguet  en de Col de Ségra gepasseerd. Tussen de Col du Farguet en de Col de Ségra op een kleine brug eindigt de laatste gravelsectie van de hele tocht en zul je voorlopig alleen maar asfalt zien.

Na de Col de Ségra wordt de daling ingezet via een smalle weg door een ruig en droog landschap met dennenbomen naar de Col des Banquettes. De Middellandse Zee is nu bijna voelbaar in zijn aanwezigheid, maar nog niet te zien. Na deze col volgt het dorp Sainte Agnes met net daarboven het Fort de la Ligne Maginot. Misschien dat het fort je niet zo interesseert, maar het is toch aardig om de korte klim naar het fort te maken, omdat je vanaf daar een mooi vergezicht naar de zee hebt. In Saint Agnes is nog een kruidenier en een paar horeca gelegenheden. Misschien een laatste stop voordat echt de laatste klim en de laatste 40km worden aangevat.

Op de kruising voor Sainte Agnes kiezen we de stijgende weg naar rechts richting de plaats Peille via de Col de la Madone de Gorbio om een hoogteverschil van 300m te overbruggen met een stijgingspercentage van niet meer dan 7%. Als je nog met het wielrennen opgegroeid bent in de tijd van Lance Armstrong, zul je misschien weten dat dit zijn testcol was als hij in Zuid Frankrijk vertoefde. Dat was voordat hij Girona had ontdekt. Hij beklom de col vanuit Menton en wij volgen alleen de laatste 5,5 km van deze route tot het hoogste punt. Vanaf de Col de la Madone wordt het een glijbaan naar zeeniveau via de Col de Saint Pancrace om vervolgens via de plaats La Turbie bij Cap-d'Ail echt aan de kust te komen.

*Lance Armstrong*

Vanaf hier volgen we de kustweg naar het westen via Eze naar Nice. Geweldige plaatsnamen om een lange rit te eindigen. Je zult het hele gebied na dagen in de bergen als een cultuurschok ervaren. Ongewassen fietsers en het mondaine van de Mediterranée vormen een grappig contrast.

*La Mediterranée, c'est belle n'es pas?*

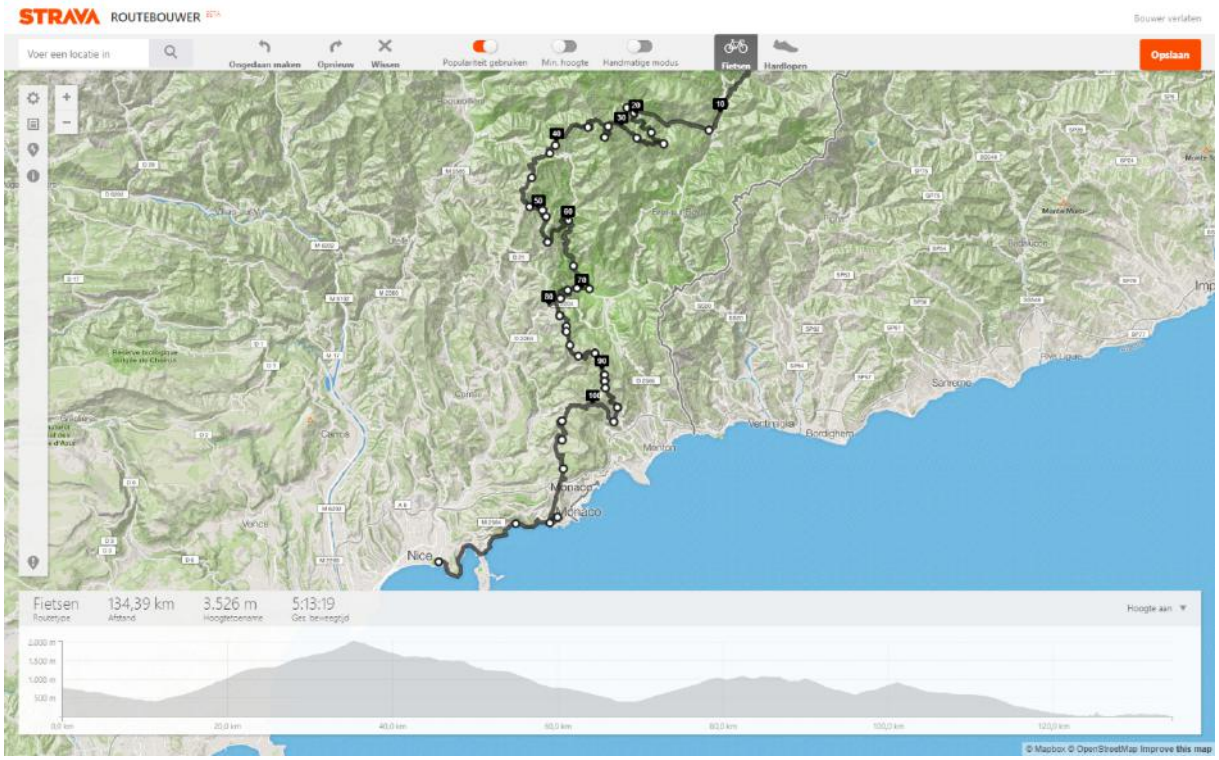
Voor degenen die 'finishen' in Eze (het kleine stadje aan de kust, een paar kilometer voor Nice) en uit zijn op een duik, een douche op het strand om daarna een deel van de luxe op te snuiven terwijl je naar het westen langs de kust gaat. Leuk - geniet ervan, je hebt het verdiend. Ga zitten in een café en zie hoe een andere wereld aan je voorbij trekt.

Welke plek je ook kiest om de ceremoniële duik in de zee te maken en hiermee het einde van de rit te vieren, probeer naar het Café du Cycliste in Nice te gaan als je kunt - het is een traditionele finishlijn voor fietsfanaten in deze trek en een goede plek om andere renners te ontmoeten. Open tot 18:00 uur, behalve op maandagen.

*Café du Cycliste*

*Nice*

Voor degenen die zoveel mogelijk verkeer willen vermijden, is er een route vanaf Turbie die je naar het oude stadsgedeelte van Nice brengt, terwijl je de kust vermijdt tot de laatste kilometer of twee langs de Promenade des Anglais, met een fietspad aan de promenade. Het is ook een van de beste manieren om naar het vliegveld te gaan. De oude stad is de moeite waard om wat tijd door te brengen, het is het mooiste deel van het gebied voor velen en de route bevat een lus in dit gebied. Het ligt dicht bij het treinstation Nice Ville voor iedereen die de trein terug naar Turijn nodig heeft.



**Etappeschema TNR**

| Dag | Van | Naar | Cols | Afst etappe | cum afst | hm's etappe | km gravel | % gravel |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dag 1, 14/8 | Turijn | Susa dal | Colle del Colombardo | 112 | 112 | 1.850 | 23 | 21% |
| Dag 2, 15/8 | Susa dal | Briancon | Colle del Finestre<br>Colle del Assietta<br>Colle Louson<br>Colle Blegier<br>Colle Basset<br>Montgenèvre | 94 | 206 | 3.150 | 41 | 44% |
| Dag 3, 16/8 | Briancon | Sampeyre | Col d'Izoard<br>Col Agnel | 91 | 297 | 2.447 | 0 | 0% |
| Dag 4, 17/8 | Sampeyre | Marmora - Preit | Colle di Sampeyre<br>Colle della Ciabra | 89 | 386 | 1.987 | 33 | 37% |
| Dag 5, 18/8 | Marmora - Preit | Limone Piemonte | Colle Margherina<br>Colle Valcavera<br>Madonna del Colletto<br>Croce Coltura | 89 | 475 | 2.720 | 25 | 28% |
| Dag 6, 19/8<br>Inkorten na Col de Tende is mogelijk | Limone Piemonte | La Brigue | Col de Tende<br>Col de la Perle<br>Col de la Boaïra<br>Col de Celle Vieille<br>Colle del Garezo | 92 | 567 | 1.758 | 69 | 75% |
| Dag 7, 20/8 | La Brigue | Nice | Col de Turini<br>Pas de l'Agréé<br>Col de Braus<br>Col de Faravel<br>Col du Farguet<br>Col des Banquettes<br>Col de la Madone de Gorbio<br>Col de Saint Pancrace | 135 | 702 | 2.550 | 37 | 28% |
| **Totalen** | | | | **702** | | **16.462** | **229** | **33%** |

**Dag 8 Terugreis met de trein Nice – Torino**

Het fietsen is voorbij. Het gevoel is misschien een beetje wat je krijgt bij het nummer Bella Ciao van Tom Waits. Alhoewel de reis als geheel nog niet voorbij is en de treinreis door hetzelfde fantastische landschap zal gaan, is alles toch opeens anders. Misschien slaat de vermoeidheid toe en doen de benen nog steeds pijn en dommel je vandaag af en toe weg door het gewieg van de trein. Lekker toch. Genoeg eten en drinken meenemen voor onderweg om weer een beetje aan te sterken en te voorkomen dat ze thuis zeggen dat je er te afgetraind of zelfs ongezond uitziet.

Helaas is echt uitslapen er niet bij, want de trein via de Tenda route vertrekt rond kwart over negen vanaf station Nice Ville. Onderweg twee keer een overstap. Eerst in Tende en later in Cuneo, om halverwege de middag weer aan te komen in Turijn om daar het hotel op te zoeken voor de laatste nacht. Geniet tijdens de treinreis nog even lekker na in de trein van alle mooie plaatjes die langs komen. Er zijn twee alternatieve routes die iets later vertrekken. De trein van 10:37 heeft echter een extra overstap en doet er ook nog eens bijna 2 uur langer over.

| **Halte** | **Tijden op 21 augustus** | | | | | | **Toelichting** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Halte** | **A** | **V** | **A** | **V** | **A** | **V** | |
| **Nice Ville** | | **09:17** | | 09:38 | | 10:37 | |
| **Tende** | **11:24** | **12:01** | | | | | Overstap |
| **Ventimiglia** | | | 10:34 | 11:03 | 11:34 | 11:57 | Overstap |
| **Savona** | | | | | 13:30 | 14:07 | Overstap |
| **Cuneo** | **13:11** | **13:24** | | | | | Overstap |
| **Genova Piazza Principe** | | | 13:03 | 13:24 | | | Overstap |
| **Alessandria** | | | | | 16:20 | 16:31 | Overstap |
| **Torino Porta Nuova** | **14:35** | | **15:30** | | 17:30 | | |

| Paklijst Turijn – Nice | | |
|---|---|---|
| | | |
| **De kledingkast** | **De slaapkamer** | **EHBO** |
| ❏ Basislaag ondershirt (aan) | ❏ Hoofdlampje | ❏ After bite |
| ❏ Korte fietsbroek (aan) | ❏ Oordoppen | ❏ Norit |
| ❏ Sokken (aan) en voor s'avonds | | ❏ Normaal verband |
| ❏ Fietsshirt (aan) | **De badkamer** | ❏ Paracetamol+Ibuprofen |
| ❏ Fietshandschoenen (aan) | ❏ Deodorant | ❏ Pincet |
| ❏ Fietsschoenen (aan) | ❏ Kam / borstel (optioneel) | ❏ Tekentang |
| ❏ Helm (op) | ❏ Scheerspullen | ❏ Pleisters |
| ❏ Zonnebril (op) | ❏ Tandenborstel (afgezaagd) | ❏ Rekverband |
| ❏ Zitvlakcrème | ❏ Tandpasta | ❏ Sterilon |
| ❏ Beenstukken en armstukken | ❏ Flossdraad | ❏ Vitaminepillen |
| ❏ Handschoenen (lang/warm) | ❏ Wasmiddel (kleding) | |
| ❏ Overschoenen (tegen regen) | ❏ WC papier | **Gereedschap & onderdelen** |
| ❏ Petje | ❏ Zeep/shampoo gel | ❏ Bandenlichters |
| ❏ Buff | ❏ Lippencrème | ❏ Bandenplakkers |
| ❏ Gilette/windbreaker | ❏ Zonnebrand | ❏ Binnenbanden, reserve |
| ❏ Warme muts/helmmuts | ❏ Wetties | ❏ Buitenband, reserve |
| ❏ Regenjasje | ❏ Zinkzalf | ❏ Solutie |
| ❏ Korte en/of dunne lange broek | ❏ Medicijnen | ❏ Buitenbandplakkers |
| ❏ Onderbroek | | ❏ Pomp |
| ❏ Fleece trui / dun jasje | **Elektronica** | ❏ Multitool met o.a.: |
| ❏ Slippers | ❏ GPS/fietscomputer | Inbus- en torx sleutel |
| ❏ T-shirt/droog/thermoshirt | ❏ Mobiele telefoon | Kettingpons |
| | ❏ Oortjes telefoon | Spakenspanner |
| **Overig** | ❏ Oplader | ❏ Leatherman tool |
| ❏ Adressen / noodnummers | ❏ Powerbank | ❏ Lapje |
| ❏ Bankpas(sen) | | ❏ Kettingolie |
| ❏ Cash (euro's) | **Op de fiets** | ❏ Lagervet |
| ❏ Credit Card (plus PIN-code!) | ❏ (Grote) bidons | ❏ Remblokjes |
| ❏ Leesbril | ❏ Waterzak met drinkslang | ❏ Spaken |
| ❏ Kabelslot | ❏ Flask met drank | ❏ Derailleurhanger |
| ❏ Opvouwbaar rugzakje | ❏ Zoutcapsules | ❏ Missing Link |
| ❏ Paspoort | ❏ Noodrantsoen+reddingsfolie | ❏ Remkabel |
| ❏ Portemonnee | ❏ Waterdichte fietstassen | ❏ Versnellingskabel |
| ❏ Tickets | ❏ Fietslampjes | ❏ Boutjes & moertjes |
| ❏ Verzekeringspapieren | | ❏ Duct-tape |
| ❏ Mok en spork | | ❏ Tie wraps |

Deze paklijst gaat er vanuit dat er in hotels wordt overnacht.

## FAQ

**1. Heeft deze reis een all you can eat concept?**
Nee, het is een all you can get to eat concept. Dit is een voorwaarde om de reis te volbrengen.

**2. Is het nodig om te trainen voor deze tocht?**
Sommige mensen denken van niet, en anderen bereiden zich serieus voor en maken kilometers. De hoeveelheid plezier tijdens de reis is omgekeerd evenredig met het gemaakte aantal trainingskilometers.

**3. Wat voor fietstassen kun je het beste kopen?**
De merknaam begint met een A en eindigt met een A.

**4. Is het verstandig om een zonnebril te dragen tijdens de rit?**
Ja, niet zo zeer vanwege het zonnige weer, maar meer ter bescherming van je ogen tegen de oogverblindende uitzichten.

**5. Is de rit te doen voor mensen met hoogtevrees?**
Voor deze mensen wordt de rit ten zeerste afgeraden.

**6. Zullen familie en vrienden thuis enthousiast reageren als je over je reis vertelt?**
Waarschijnlijk zullen ze je glazig aankijken en je enthousiasme niet kunnen plaatsen. Je kunt eigenlijk beter tegen de muur praten. Misschien als ze de film van je reis zien dat er dan iets begint te dagen. Er is een kans dat je in een soort van isolement raakt, doordat je sterk het gevoel hebt dat je niet begrepen wordt.

**7. Kun je je bagage laten vervoeren naar het volgende hotel?**
Als je het zelf niet op je fiets mee kunt nemen, heb je te veel meegenomen.

**8. Moet je reserve remblokjes meenemen?**
Remmen is angst, dus nee.

## Markante uitspraken uit de verhalen van andere rijders:

Dat ik nu, tien maanden nadien, nog steeds alle namen van de cols weet waar we overheen zijn gereden, bewijst voor me hoe intens we de tocht hebben beleefd.

Col de Tende. Wéér zo'n beuker van een klim.

De zon staat hoog aan de hemel, en tegenstrijdig genoeg is hoger komen, de enige manier om de temperatuur naar beneden te krijgen.

We horen later een verhaal van twee andere deelnemers die zo aan het genieten waren van de afdaling dat ze de afslag in Sampeyre voorbij zijn geblazen, en een uur lang moesten terugklimmen om de juiste afslag te nemen. Wijze les: blijf de route checken op je GPS.

We ploffen neer op een terrasje in het dorp en beginnen het plaatselijke restaurantje leeg te eten. ‘U heeft nog vier Risotto’s staan? Ja, doet u die allemaal maar!’ Het is ongelofelijk hoeveel eten je lijf nodig heeft voor dit soort tochten. Er verdwijnt nog een pizza, twee stukken lasagna en wat koffie en ijs in ons drieën voordat we enigszins voldaan zijn.

Er was te veel moois, te veel ervaringen, en te veel genieten. Op dat moment weet je al, dat bij thuiskomst achter je bureau, er een levensgroot gat dreigt. Waarom kan je dit ook alweer niet full-time doen?

The “Torino – Nice Rally” is not a race, it is rather food for your soul: an adventure with friends and a memorable experience.