

Vive le Tour!

Sie begeistert Massen und Intellektuelle: Die Tour de France ist 100 Jahre alt. Skandale und Kuriositäten prägten die Leidenschaft voller Leidenschaft.

Von Bruno Angeli

Eben noch munter, taumelt Paul Duboc plötzlich, er hat sein Rad nicht mehr unter Kontrolle. Der Franzose wird von einem Begleitfahrzeug beinahe gerammt und fällt schliesslich völlig entkräftet mit verklärtem Blick zu Boden. Kurz zuvor hatte er aus Zuschauerhand ein Getränk gepackt und hinuntergespült. Der Verdacht: Vergiftung! Duboc setzt später seine Fahrt unter starken Bauchschmerzen fort. Doch die Tour de France verliert er schliesslich an Kollege Gustave Garrigou, der von den Duboc-Fans für den Anschlag verantwortlich gemacht wurde und um sein Leben zittern musste.

Stoff für einen Krimi: Diese Episode von 1911 beflügelte nicht nur die Fantasie der Tourjournalisten. Der Fall wurde nie aufgeklärt. Die heute wahrscheinlichste Version besagt, dass das vermeintlich stimulierende Getränk von einem Duboc-Betreuer selbst gemixt worden war.

Die Geschichte der Tour ist gespickt mit spannenden Episoden, mit Skandalen und Betrügereien. Sie machten diesen neben den Olympischen Spielen und den Fussballweltmeisterschaften grössten Sportanlass zum Mythos. Die dreiwöchige Leidenschaft hat auch nach hundert Jahren nichts von ihrer Faszination und Anziehungskraft verloren. Sie begeistert die Massen und inspiriert die Intellektuellen wie eh und je; allen voran die Schriftsteller Louis Aragon, Georges Simenon, Roland Barthes, Kurt Tucholsky oder heute den Schweizer Peter Bichsel. Interessierte sich Barthes vor allem für den Mythos Tour de France, fesseln Bichsel eher taktische Feinheiten. «Es ist spannend zuzusehen, wie Fahrer auf den richtigen Moment warten, um dann plötzlich anzugreifen.»

Peter Schellenberg, Direktor des Schweizer Fernsehens DRS, kommt beim Stichwort Tour de France gar ins Schwärmen: «Ich halte die Tour für das grösste Kulturereignis überhaupt. Sie führt an bedeutenden Denkmälern vorbei, und sie erfasst alle sozialen Schichten.» Der Radsport sei in Europa das, was in Amerika Boxen ist: «Ein Proletensport, den man mit wenig Mitteln ausüben kann und der den Sportlern einen sozialen Aufstieg ermöglicht.» Schellenberg verpasst selten eine Etappe. Meistens schaut er sich die Tour im TV in seinem Haus in Marseille an.

Geboren wurde das Spektakel vor hundert Jahren. Henry Desgrange, Chefredaktor einer Sportzeitung, die ironischerweise «L'Auto» hiess, befand sich in einem harten Konkurrenzkampf mit dem Verleger von «Le Vélo», der mit der Organisation des Radrennens Bordeaux-Paris die Auflage seines Blatts verdoppelt hatte.

Desgrange sagte dem Rivalen den Kampf an und lancierte am 1. Juli die erste Frankreich-Rundfahrt. Auf Strassen, die heute nur mit Mountainbikes bewältigt würden, spulten die Fahrer insgesamt 2438 Kilometer mit einem Stundenmittel von 25,679 km/h ab. Am Ende hatte der Sieger heute undenkbbare 2 Stunden und 49 Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten. Die knappste Entscheidung zwischen Sieger und Zweitplatziertem fiel 1989.

US-Profi Greg LeMond distanzierte den Franzosen Laurent Fignon um acht Sekunden, der Stundenschnitt von LeMond betrug 37,487 Kilometer. Und noch ein Vergleich: 1903 betrug die Siegesprämie 6075 Francs (ein Arbeiter verdiente damals 80 Centimes die Stunde), 2003 werden insgesamt drei Millionen Euro ausbezahlt, 400'000 davon für den Gesamtsieger.

Die Tour-Lancierung war ein Erfolg, die «L'Auto»-Auflage stieg, weil das Blatt seiner Leserschaft neben heroisierten sportlichen Leistungen von den Giganten der Landstrasse stets auch Skandalstoffe bieten konnte. Der als Favorit gehandelte Hippolite Aucouturier hatte sich 1903 von einem Auto ziehen lassen, worauf er disqualifiziert wurde. Bei der zweiten Austragung wurden gleich vier in Führung liegende Fahrer aus dem Rennen genommen, weil sie mit der Eisenbahn abgekürzt hatten. Renn-Überwacher Desgrange musste alle Kräfte aufbieten, um solche Vergehen zu ahnden. Er begleitete die Teilnehmer mit seinem Rennrad, durfte den Sprung auf den Expresszug aber nicht verpassen, der ihn rechtzeitig vor den Fahrern im Ziel ankommen liess.

Im aktuellen Radsport, wo Kommissäre und TV-Kameras jede Szene registrieren, ist die Überwachung ein Kinderspiel. Fahrer, die sich zu lange im Windschatten eines Begleitfahrzeugs aufhalten oder sich an den Bidon klammern, der aus dem Mannschaftswagen gereicht wird, haben keine Chance, der Geldstrafe zu entgehen, die das Tour-Reglement dafür vorschreibt.

Das Reglement war schon früher berüchtigt. 1913 befand sich Eugène Christophe in der Abfahrt vom Tourmalet, als die Vordergabel seines Rennrades brach. Christophe schulterte sein Velo und lief zur 14 Kilometer entfernten Schmiede von Sainte-Marie, einem kleinen Nest mitten in den Pyrenäen. Da es schwierig ist, auf dem Amboss zu schmieden und gleichzeitig den Blasbalg zu bewegen, half ihm ein Dorfjunge. Nachdem er vier Stunden geschuftet und geschwitzt hatte, eröffneten ihm die Tour-Kommissäre, dass gemäss Paragraf 2, Artikel 45 des Reglements die Annahme fremder Hilfe nicht erlaubt sei. Christophe wurde eine Strafminute aufgebremst. Sein Traum vom Gesamtsieg war futsch, er ging immerhin als tapferer Kämpfer in die Geschichte ein.

So ein Held war auch Ottavio Bottechia, der Gesamtsieger von 1924 und 1925. Er benutzte die Popularität, die die Tour zu der Zeit erlangt hatte, um auf soziale Ungerechtigkeiten in seinem Heimatland Italien aufmerksam zu machen. Dem engagierten Sozialisten und Antifaschisten wurde dies möglicherweise zum Verhängnis.

Er starb 1927. Aber woran? Die einen erzählen, er sei von einem wütenden Weinbauern erschlagen worden, als er sich anschickte, Trauben zu pflücken. Die Polizei erklärte, der Fahrer sei an den Folgen eines Sturzes gestorben. Und der Radsportkenner Walter Lemke schreibt in seiner Fausto-Coppi-Biografie, dass Bottechia

«mit grosser Wahrscheinlichkeit von den Faschisten», den Gefolgsleuten von Diktator Mussolini, ermordet worden sei.

1930 steckte die Rundfahrt in einer Krise. Sie wurde zunehmend von den Fabrikteams manipuliert. Die Fahrradindustrie bestimmte den Verlauf und die Sieger der Rennen. Tour-Direktor Desgrange musste sich etwas Neues ausdenken: Er ersetzte die Werksmannschaften durch die Nationalteams, die das Bild der Tour für die folgenden 32 Jahre prägen sollten. Desgrange brauchte neue Finanzquellen und erfand die bis heute übliche, nicht unumstrittene Werbekolonnen, eine 650 Personen umfassende Crew, die mit Autos und Motorrädern vor dem Fahrerfeld herzieht und ihre Werbebotschaften unter die Leute bringt. Dass das auch gefährlich werden kann, belegen zwei Todesfälle in den Jahren 1998 und 2000. In beiden Fällen handelte es sich um Kinder.

Der Tod fährt mit. Radprofi Adolphe Hélière starb 1910 wegen eines Blutsturzes an einem Tour-Ruhetag, Francisco Cepeda (1935) und Fabio Casartelli (1995) wurden Opfer von Unfällen auf der Strasse. Der berühmteste Fall bleibt Tom Simpson. Der Brite, dehydriert und im Körper ein Mix aus Aufputzmitteln und Alkohol, stürzte 1967 am Mont Ventoux vom Rad und starb vor laufender Fernsehkamera. Ein würdeloses Spektakel, das einerseits den Voyeurismus der Zuschauer stillte, andererseits aufschreckte und leistungsfördernde Präparate endlich ins Zentrum der Diskussionen stellte. Der Vorfall geschah, ein Jahr nachdem die französische Polizei erstmals Kontrollen durchgeführt hatte, um das vom Internationalen Radsportverband 1960 eingeführte Verbot von Betäubungsmitteln und Medikamenten zu unterstreichen. Die Kontrolle löste einen Fahrerstreik aus. Rik van Looy, Sprecher der Profis, protestierte mit den Worten: «Das sind Eingriffe in die individuelle Freiheit der Sportler.»

Zuvor war Doping ein Kavaliärsdelikt. 1924 erläuterten Henri und Francis Péliäsier in einem Café sitzend einer Gruppe von Journalisten, welche «gefährliche Zeug» die Fahrer schlucken würden. Lässig zurückgelehnt sprachen die beiden von Kokain, Chloroform und Pillen. Der fünffache Tour-Sieger Jacques Anquetil sagte einst im «Spiegel»: «Es geht auch ohne Doping – aber nur mit 25 Stundenkilometern.» Heute ist die Lässigkeit weg, Doping ist tabu.

Der grösste Skandal der Tour ereignete sich 1998. Der Staat mischte die Kolonne auf, es wurden schliesslich Dopingmittel gefunden: Epo, Wachstumshormone und Anabolika. Das führte zur Festnahme von Fahrern und Betreuern und zum Ausschluss des Festina-Teams. Andere Teams stiegen freiwillig vom Rad. Von 189 gestarteten Fahrern erreichten nur 96 das Ziel in Paris.

Die Tour überstand diese Krise. Ein Jahr später rief Tour-Chef Jean-Marie Leblanc den moralischen Neuanfang aus. Doch das Stundenmittel wird auch dieses Jahr, in der am 5. Juli beginnenden Jubiläums-Rundfahrt, nicht 25 km/h betragen. «Diesen Sport säubern zu wollen, ist sicherlich eine ehrenvolle Sache», sagt Peter Bichsel, schätzt aber, dass dieses Unterfangen auf Grund der vielen Interessen und des involvierten Geldes schwierig durchzusetzen sei.

An den Weihnachtsmann glaubt keiner, der seine Augen und Ohren offen hat. Sogar Lance Armstrong hat mehr Mühe, seine

vermeintlich weisse Weste zu verteidigen als jeweils das gelbe Tour-Leader-Trikot. Armstrong, das Phänomen: Im November 1996 brach der Amerikaner plötzlich zusammen. Diagnose: Krebs im Bereich der Lymphdrüsen. Befund: bösartige, tumorhafte Erkrankung im Hodenbereich. Der Amerikaner wurde wieder gesund, gewann danach viermal die Tour de France und wurde zum bestbezahlten Radprofi der Sportgeschichte. Sein Job sei es, die Tour zu gewinnen, sagt er, «auch um den Krebskranken der Welt zu beweisen, dass das Leben nach der Erkrankung nicht vorbei sein muss.» Inzwischen musste der Held zwar zugeben, ein Klient des italienischen Arztes Michele Ferrari zu sein, der im Verdacht steht, jahrelang Dopingmittel verabreicht zu haben. Armstrongs Ruf litt nicht darunter. Er bleibt der Superstar der Tour – auch 2003.

Die Rundfahrt wurde nicht trotz, sondern vermutlich wegen ihrer Skandale und Dramen zum Faszinosum. Das Fernsehen potenzierte das Spektakel. Grossaufnahmen von leidenden Gesichtern, horrendes Tempo im Feld, taktische Schachzüge, fanatische Zuschauer rücken bei den Bergetappen den Fahrern ganz nah – man lebt die Dramatik mit. Eddy Merckx wurde 1975 von einem Zuschauer mit Boxhieben malträtiiert und verletzt. Der Zwischenfall kostete ihn den sechsten Gesamtsieg. Hollywood in Frankreich.

Auch die Schweizer spielten bei der Tour Hauptrollen. 1950 siegte Ferdi Kübler. Zwar verliess die italienische Mannschaft das Rennen, weil sich ihr überragender Fahrer Gino Bartali nach ausländerfeindlichen Übergriffen von Zuschauern nicht mehr sicher fühlte, trotzdem gewann mit Kübler ein würdiger Champion. Hugo Koblet machte es ihm ein Jahr später nach. Der «Pedaleur de charme» überquerte in jenem Jahr erstmals den berühmten Mont Ventoux.

Bis heute gabs für die Schweizer insgesamt fünfzig Etappensiege. Als einer der schönsten Triumphe bleibt Beat Breus Erfolg von 1982 in Erinnerung, als er auf der berühmten Alpe d'Huez als Solosieger die Ziellinie passierte.

Alex Zülle erreichte 1999, ein Jahr nach seinem dopingbedingten Ausschluss von der Tour, hinter Lance Armstrong den zweiten Platz. Es war der bisher letzte Podestplatz eines Schweizers. Der Amerikaner gewann mit einem Stundenmittel von 40,276 Kilometern.