

HÖLLENTOUR

Ein Film von Pepe Danquart

Deutschland/Schweiz 2004

120 Minuten, Farbe, 35 mm, 1 : 1,85, Dolby Digital SRD

Verleih:

Filmladen GmbH.
Mariahilfer Straße 58/7
A-1070 Wien
Tel: 01/523 43 62-0
office@filmladen.at
www.filmladen.at

Verleih gefördert vom Media-Programm der Europäischen Union

mit:

Erik Zabel, Rolf Aldag, Andreas Klöden, Alexander Winokurow, Steve Zampieri, "Eule"
Dieter Ruthenberg, Mario Kummer, Serge Laget, u. v. a.

Stab

Regie und Drehbuch	Pepe Danquart
Co-Regie	Werner "Swiss" Schweizer
Kamera	Michael Hammon Wolfgang Thaler Filip Zumbrunn
Schnitt	Mona Bräuer
Musik	Till Brönner Arne Schumann Josef Bach
Musiker	Till Brönner Josef Bach Arne Schumann Christian von Kaphengst Eric St. Laurent Pino Brönner Andi Haberl Harry Ermer Sebastian Merk Gregoire Peters
Ton	Paul Oberle Wolfgang Widmer
Mischung	Martin Steyer
Produzentin	Mirjam Quinte (Quinte Film)
Co-Produzenten	Claudia Schröder (Multimedia Film) Werner Schweizer (Dschoint Ventschr)
Produktion	Quinte Film Multimedia Film- und Fernsehproduktion Dschoint Ventschr

KURZINHALT

Das härteste Fahrradrennen der Welt, die Tour de France, wurde 2003 100 Jahre alt. Jahr für Jahr fesselt das spektakuläre Großereignis Millionen Zuschauer, die weltweit die Bilder von Massenankünften, quälenden Berganstiegen und kräftezehrenden Zeitfahren verfolgen. Oscar®-Preisträger Pepe Danquart hat diese Jubiläumstour mit drei Kamerateams begleitet und einen faszinierenden Film geschaffen, der neue Maßstäbe setzt. HÖLLENTOUR ist alles andere als ein „offizieller“ Tour-de-France-Film, wenngleich die Magie des Rennens überzeugend erfasst wird. Inmitten der Schönheit der Landschaft und der Spannung des Rennens schildert Danquart auch das Leiden und die Schmerzen, die Ängste und Schwächen seiner Helden. Er liefert eine Innenansicht der Tour und bringt uns die Menschen auf dem Sattel nahe – allen voran die sympathischen langjährigen Freunde Erik Zabel und Rolf Aldag. Daneben wird von der Geschichte der Tour erzählt, von der medialen Schlacht, dem gigantischen Organisationsaufwand und den radsportverrückten Zuschauern auf den Straßen, in den Kneipen und vor den Fernsehern.

LANGINHALT

Im Jahr 2003 wurde sie 100 Jahre alt - die Große Schleife durch Frankreich. Millionen Menschen an den Straßen und vor dem Bildschirm verfolgten die faszinierenden Bilder von schwitzenden Fahrern, die sich kurz vor dem Koma mörderische Anstiege hinaufquälten. Millionen fieberten bei den spektakulären Massenankünften mit, als die Sprintspezialisten ihre Rivalen mit explosiven Antritten niederrangen. Millionen hielten den Atem an, als Jan Ullrich beim Zeitfahren auf regennasser Straße stürzte.

Die Tour de France ist mehr als nur ein Radrennen. Sie ist Mythos, Legende, Phänomen - vor allem aber ein Ereignis, auf das man sich jedes Jahr aufs Neue freut. Mit alten Bekannten, überraschenden Wendungen, tragischen Helden und einem Ende, das nur in einem Punkt vorhersehbar ist: Die letzte Etappe führt nach Paris.

Regisseur Pepe Danquart hat mit drei Kamerateams gleichzeitig dieses mediale und sportliche Großereignis begleitet. Mit diesem Projekt, das in der Geschichte der Tour einmalig ist, wandte sich Danquart nach dem Eishockey-Film HEIMSPIEL zum zweiten Mal dem Sport zu. Doch er schuf kein klassisches Wettkampf-Epos, auch wenn die spektakulären Aufnahmen der rasanten Fahrten tatsächlich atemberaubend sind. HÖLLENTOUR liefert eine Innenansicht der Tour, einen Blick auf die Menschen mit ihren Leiden, Ängsten und Schmerzen. Pepe Danquart kam seinen Protagonisten, dem Team Telekom (jetzt T-Mobile Team), sehr nahe. Er begleitet sie nicht nur auf den Straßen, sondern zeigt auch die Erschöpfung danach, er folgt ihnen in die kleinen Hotelzimmer, in die Massageräume, wo sie sich ihre Sorgen von der Seele reden, und selbst in die Badezimmer, wo sie sich die Beine rasieren. Die Tour de France, dieses gigantische, kommerzielle und hochprofessionelle Unternehmen, erscheint hier von Menschen gemacht. Dabei berichtet der Film über jede der Etappen, die sich in Charakter und Herausforderung grundsätzlich unterscheiden, jedes Mal anders. Mal steht eine Polizistin an der Absperrung im Mittelpunkt, mal wird über die Zuschauer erzählt, mal über „Eule“, das Faktotum der Mannschaft, Masseur und absoluter Vertrauensmann.

Im Zentrum des Films aber steht die Männerfreundschaft von Zabel und Aldag, die seit Jahren die Zimmer teilen und höchstens mal darüber in Streit geraten, wer die Fernbedienung in Besitz nehmen darf. Uneitel, nüchtern und sympathisch kommentieren die beiden den Verlauf des Rennens, sprechen offen über eigene Versagensängste, aber auch über den Stolz, dabei

sein zu dürfen. Diese abendlichen Gespräche enthüllen vielleicht mehr von dem, was diese Tour bedeutet, als das hektische Treiben im Blitzgewitter am Tage.

Der Verlauf der Tour 2003 kam Danquart entgegen. Hitchcock hätte sich diese Spannungsdramaturgie ausdenken können. Andreas Klöden verletzt sich gleich zu Beginn, kämpft tagelang mit den Schmerzen und muss schließlich doch vorzeitig ausscheiden. Am gleichen Tag gewinnt aus derselben Mannschaft Alexander Winokurow die Etappe und fährt ganz vorn mit. Zabel stürzt in der 6. Etappe. Der Film nimmt sein Leiden auf. Hätte Danquart ein Drehbuch für die Tour geschrieben, es sähe vielleicht nicht viel anders aus als der reale Verlauf des Rennens.

HÖLLENTOUR ist so etwas wie ein Gesamtporträt dieses großen und nun schon historischen Unternehmens. Dank des begnadeten Archivars Serge Laget ist die Geschichte im Film anwesend. Er breitet Mythen, unglaubliche Legenden und zum Teil recht bizarre Anekdoten aus 100 Jahren Tour de France vor uns aus. Für ihn steht das Rennen, das in 180 Länder übertragen wird, noch über Olympia. Schließlich sei es beständiger, fände jedes Jahr statt und immer im größten und schönsten Stadion der Welt - in ganz Frankreich. Dieses Land in seiner Schönheit und kulturellen Vielfalt ist ein weiterer Held des Films, seine heitere Gelassenheit, ja selbst seine besonderen Gerüche werden spürbar. Danquarts Film, der aufwändig digital nachbearbeitet wurde, schildert eine dreiwöchige, nicht vorhersehbare Jagd nach Bildern, Eindrücken und magischen Augenblicken - eine Suche nach der Wahrhaftigkeit hinter dem Spektakel, die nicht weniger spannend ist als das Rennen selbst.

PEPE DANQUART, Buch & Regie

Pepe Danquart, geboren 1955, ist Gründungsmitglied der Medien-Werkstatt Freiburg und arbeitet seit fast 30 Jahren als Regisseur und Autor. In dieser Zeit sind mehr als 40 Langfilme und über ein Dutzend Kurzfilme entstanden, die auf nationalen wie internationalen Filmfestivals Preise und Anerkennung fanden. Er unterrichtete in den 80er Jahren an der Deutschen Film- und Fernsehakademie in Berlin und heute an der Filmakademie in Ludwigsburg. Zu Beginn seiner Karriere drehte er vorwiegend Dokumentar- und Kurzfilme. International bekannt wurde er 1994, als er für seinen Kurzfilm SCHWARZFAHRER (1993) den Academy Award (Oscar®) erhielt. Seine Filme schildern exemplarisch Symptome der Gesellschaft.

Mit SCHWARZFAHRER thematisierte Pepe Danquart den alltäglichen Rassismus, mit dem (Kino-)Dokumentarfilm HEIMSPIEL (2000) zeigte er die Differenzen zwischen Ost und West anhand einer ostdeutschen Hockeymannschaft (Deutscher Filmpreis für Beste Regie). In seinem international vielfach ausgezeichneten Film NACH SAISON veranschaulichte er die Folgen des Balkankrieges am Schicksal der Menschen in Mostar.

In den letzten Jahren wandte Danquart sich dem Spielfilm zu. Mit dem Psychodrama MÖRDERINNEN, dem Thriller SEMANA SANTA, dem musikalischen Märchen IM HERZEN DES LICHTS (mit André Heller) und der Gangstercomedy C(R)OOK bewies er sein Können in sehr unterschiedlichen Genres.

Mit HÖLLENTOUR nun entstand als Synthese dieser filmischen Erfahrungen ein Kino-Ereignis zwischen allen Genres: ein fiktional anmutender Dokumentarfilm fürs große Kino.

Filmografie / Preise (Auswahl)

2004	C(R)OOK (Gangstercomedy)	Buch, Regie
2004	HÖLLENTOUR (Dokudrama)	Buch, Regie
2002	SEMANA SANTA (Thriller)	Regie
2000	MÖRDERINNEN (Psychodrama)	Regie
1999	HEIMSPIEL (Dokumentarfilm)	Buch, Regie (Deutscher Filmpreis: Beste Regie) 1997
	(Dokumentarfilm)	NACH SAISON Buch, Regie
1995	OLD INDIANS NEVER DIE (Roadmovie)	Buch, Regie
1993	PHOOLAN DEVI (Räuberfilm)	Regie
1993	SCHWARZFAHRER (Antirassismusfilm) (Oscar®)	Regie
1990	DAEDALUS (Science Fiction Film)	Buch, Produktion, Regie

Interview mit Pepe Danquart: (Das Gespräch führte Knut Elstermann)

Frage: Erik Zabel sagt im Film, das Faszinierendste an der Tour sei, dass sie so völlig unberechenbar sei. Galt das auch für Ihren Film?

P.D.: Es war vollkommen unberechenbar - das größte Unterfangen, das ich jemals gestartet habe. Im Grunde war alles verboten, und das Objekt der Begierde war ständig unterwegs. Die Tour ist ein ungeheuer komplexes Unternehmen, das etwa 15 Millionen Leute auf die Straße bringt. Allein 4500 Menschen sind täglich mit Autos als Begleiter auf der Straße. Du musst ständig genau überlegen, wo du stehen willst, denn bei einer falschen Entscheidung ist in Sekunden alles vorbei und du hast gar nichts. Also, es war eine große logistische Herausforderung. Ich habe mit drei Teams gedreht und einem ganz klaren Konzept, wie jede Etappe erzählt werden sollte. Wir hatten insgesamt sechs Kameras dabei, und so entsteht dieser Eindruck einer gewissen Omnipräsenz. Und wir konnten später wie bei einem Spielfilm schneiden. Das war uns sehr wichtig, denn der Film sollte mit seiner Erzählweise, mit seiner Nähe zu den Protagonisten da anfangen, wo die Fernsehreportage aufhört.

Frage: Was bedeutete dieser Anspruch, sich vom Fernsehen abzusetzen, für den Stil dieses Films?

P. D.: Im Fernsehen ist mir die Tour immer zu bunt, zu grell. Wir haben in der digitalen Postproduktion die Pastelltöne herausgearbeitet und die Buntheit etwas zurückgenomm-en. Und dann war für mich ja das Leiden das Hauptthema und gar nicht so sehr der Sport. Die Tour de France ist das wichtigste, anstrengendste Radrennen der Welt, und darauf arbeiten die Fahrer jahrelang hin. Aber die Tränen danach interessieren keinen, die bitteren Enttäuschungen sieht niemand. Mich interessierte das Ende, das Leiden - und die Freundschaft zwischen den Sportlern, die spezielle Ethik dieses Sports. Ich konnte die Fahrer einfach sehr gut verstehen, denn selbst nach 30 Jahren als Filmemacher hatte ich große Angst vor dieser Herausforderung. Mir ging es vor dieser Tour eigentlich nicht besser als ihnen.

Frage: Wie haben Sie das Vertrauen der Sportler und der Verantwortlichen erlangt?

P. D.: Das war ein Kampf von zwei Jahren, solange war ich mit dem Team Telekom (jetzt T-Mobile Team) unterwegs, um sie richtig kennenzulernen und ihr Vertrauen zu gewinnen. Ich durfte schließlich sogar in ihren Bus, das ist ihr einziger Schutzraum - bis in die Badewanne haben sie mich zugelassen. Das war das eine. Das andere war die A. S. O. - die Besitzerin der Tour. Die hat alles fest im Griff. Eine Akkreditierung ist etwa so kostbar wie ein Sitzplatz in den ersten drei Reihen bei der Oscar-Verleihung. Die drehen alles selbst und verteilen dann das Material, und ich musste denen klarmachen, dass ich mit 20 Mann anrücken will! Erst zwei Tage vor dem Dreh habe ich den Vertrag unterschrieben. Die ARD hat mir sehr geholfen, vor allem der Radsport-Fan Fritz Pleitgen, der diesen Film unbedingt wollte, und ARTE, einer der Koproduzenten. Und der Chef der Tour de France, Jean-Marie Leblanc, fand mein Konzept gut; so hat es schließlich geklappt.

Frage: Der Tour-Star Jan Ullrich gehörte in diesem Jahr nicht zum Telekom-Team, das Sie begleitet haben. So erscheint er bei seinem Duell mit Armstrong gewissermaßen aus der Ferne. Sehen Sie das nicht als Manko für den Film?

P. D.: Nein, ich hatte mir ganz klar zwei Helden ausgesucht, Zabel und Aldag. Jan Ullrich ist der Siegertyp - das war nicht mein Fokus. Wenn er in der Mannschaft ist, dann läuft das ganz anders. Die Spannung ist größer, die Journalisten belagern ihn 24 Stunden am Tag. Ich konnte ihn im Film positionieren, denn natürlich wollen die Leute auch wissen, was mit ihm während der Tour geschah. Aber ich wollte eben den Alltag der Tour zum Kinoerlebnis machen, so kam mir letztlich entgegen, dass er nicht dabei war und sich die Mannschaft viel stärker zeigen konnte.

Frage: Zabel und Aldag bilden mit ihrer Männerfreundschaft das Zentrum des Films, und sie wirken mit ihrer Selbstironie sehr natürlich und absolut glaubwürdig□.

P. D.: Klar, die kokettieren auch ein bisschen mit der Kamera, aber gerade in den Augenblicken der Erschöpfung spürt man einfach nur das große, ehrliche Vertrauen, das sie zueinander haben. Sie sind sehr bescheiden und uneitel. Der Film soll diesen Geist transportieren, den ich so vorher nicht kannte. Ich würde diesen Spirit wirklich olympisch nennen. Diesen Respekt vor der Leistung anderer, da gibt es keinen Neid und keine Ausflüchte vor dem eigenen Versagen! Auch die Größe zu haben, jemanden wie Ullrich uneingeschränkt zu rühmen - Zabel ist für mich ein richtig großer Charakter.

ERIK ZABEL

Eigentlich hatte Erik Zabel in diesem Jahr alles anders machen und etwas kürzer treten wollen. Dann wurde der Marathonmann, mit durchschnittlich über 100 Renneinsätzen pro Jahr, doch wieder schwach. „Es geht nichts über Wettkampfpraxis“, begründet der sprintstarke Familien-Vater seinen Sinneswandel, nun auch im bislang für ihn wettkampffreien Mai Rennen einzulegen. "Ich bewundere Erik. Es kann regnen oder stürmen, er schiebt sein Rad auf die Straße und trainiert. Für mich ist er ein Vorbild für jeden Radprofi", lobt Mannschaftsarzt Dr. Lothar Heinrich. Der Lohn für die Mühen bleibt dann auch nicht aus. Immerhin behauptet der "Zabelhafte" nun über 100 Wochen den Spitzenplatz in der UCI-Weltrangliste. Auch eine Leistung, die ihm erst einmal einer nachmachen soll.

ROLF ALDAG

Der lange Westfale Rolf Aldag ist im Rennen kaum zu zermürben. Mit 35 Jahren ist er der Nestor des T-Mobile Teams. Die Lust am Radfahren hat er deshalb noch lange nicht verloren. Und so taucht der Dauerbrenner des deutschen Straßenradsports auch in diesem Jahr wieder in den Fahrerfeldern auf. "Ich entscheide mich in meinem Alter von Jahr zu Jahr. Deshalb läuft mein Vertrag vorerst nur bis Ende 2004", erklärt der blonde Radler. Manager Walter Godefroot freut's, dass der Beckumer Hobbybauer weiter an Bord bleibt: "Rolf ist ein Stratege. Er kann die verschiedenen Rennsituationen schnell erfassen. Dadurch hilft er der Mannschaft, schnell zu reagieren. Ihm haben wir so manchen Sieg zu verdanken."

ANDREAS KLÖDEN

Bereits vor vier Jahren mischte Andreas Klöden die Profiszene gewaltig auf. Er gewann Paris-Nizza, die knüppelharte Baskenland-Rundfahrt, eine Friedensfahrt-Etappe und olympisches Bronze. Doch immer wieder machten ihm seither hartnäckige Kniebeschwerden zu schaffen: der Karriereknick. Die Ärzte der Freiburger Uni-Klinik mussten all ihre Kunst aufbringen, um die Beschwerden in den Griff zu bekommen. Es gelang, Sportdirektor Mario Kummer konnte Klöden für die Tour 2003 nominieren. Leider kam er dabei nicht weit. Auf der zweiten Etappe knallte es. Das halbe Peloton lag auf dem Asphalt - Andreas Klöden gehörte dazu. Drei Tage quälte er sich mit schmerzdem Rücken aufs Rennrad - dann kam das Aus. Im Herbst vergangenen Jahres startete Klöden, inzwischen in die Schweiz umgezogen, erneut. Er weiß: "In den Wochen bis zum Tour-Start ist für uns noch eine Menge Arbeit zu leisten. Aber wir haben beim T-Mobile Team eine starke Truppe. Wir werden bei der Tour angreifen."

ALEXANDER WINOKUROW

Der Chauffeur rückte auf den Chefsitz: Die Saison 2003 stand beim Team Telekom ganz im Zeichen des Mannes, der lange Zeit als Edelhelfer fungierte und plötzlich zum Kapitän avancierte. Mit seinen Siegen bei Paris-Nizza, dem Amstel Gold Race und der Tour de Suisse sowie einem Etappensieg und dem dritten Gesamtrang bei der Tour de France half er kräftig mit, den Bonner Rennstall auf die dritte Position der Weltrangliste zu hieven. "Wino" selbst wurde im Individual-Klassement nach "meiner besten Saison" auf Rang sechs geführt. In seiner Heimat Kasachstan erfreut sich der Magenta-Profi einer Popularität wie hier zu Lande nur Michael Schumacher oder Jan Ullrich.

Vorerst bleibt Alexander Winokurow aber mit seiner Frau Swetlana und den drei Kindern in Monte Carlo wohnen: "Das ist für mich am bequemsten. Zu den Rennen ist die Anreise nicht so weit."

MARIO KUMMER, Sportdirektor

Mario Kummer zählte zu den Stars im Straßenradsport der ehemaligen DDR. Bereits mit 19 Jahren raste er in Prag im Straßenvierer zum Weltmeistertitel. Nach der Vierer-Goldfahrt bei Olympia 1988 in Seoul beschloss der Thüringer seine Amateurlaufbahn 1989 erneut mit einem WM-Titel. Mit der Wende wechselte er von seinem früheren Verein SC Turbine Erfurt als Profi nach Italien, lernte innerhalb eines Jahres nahezu perfekt italienisch und trat für Weltmeister Gianni Bugno bei Chateau D'Ax in die Pedale. Diese Rolle übernahm der exzellente Zeitfahrer ab 1993 auch im Team Telekom. Mit der Helferrolle hatte Kummer nie Probleme: "Meine Stärke ist die Teamarbeit. Ich wusste immer, wenn wir als Mannschaft Siege feiern wollen, müssen vorher die Wasserträger ran." Nach seiner Profilaufbahn heuerte der Thüringer zunächst als Landestrainer in Bayern an, dort hat er sich mit Ehefrau Andrea und Tochter Marie in Puschendorf niedergelassen. In dieser Gegend will er bleiben. Ab und an schauen die Kummers in der alten thüringischen Heimat vorbei. In den zwei Fahrradgeschäften seiner beiden Brüder Pierre und Mike zieht meist der Umsatz an, wenn Mario erscheint und Autogrammstunden zwischen Laufrädern und Rahmen gibt. Vom Sportlichen Leiter ist Mario Kummer nun zum Sportdirektor aufgestiegen. Zum ersten Mal lenkte er 2003 die Geschicke der Magenta-Männer bei der Tour der France.

DIE GESCHICHTE DE TOUR DE FRANCE:

Vom Werbegag zum Weltereignis

Am 1. Juli 1903 starteten 60 Männer im Pariser Vorort Montgeron zu einer strapaziösen Rundfahrt durch Frankreich. Die Idee dazu hatte der Chefredakteur der Sportzeitung „L’Auto“, Henri Desgrange, ein ehemaliger Radsportler und Rennbahnmanager. Er wollte mit seiner Rundfahrt Leser des Konkurrenzblattes „Le Velo“ abwerben. Vorbild waren dabei die bereits populären Sechstagerennen der Bahnradfahrer. In sechs Tagen sollten alle großen französischen Städte angesteuert werden. Und so führte die erste Tour über 2428 km und verband Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes und Paris miteinander. Ein genialer Auftakt für Desgrange und seine Zeitung: Die Auflage von „L’Auto“ schnellte während der ersten Tour de France von 30 000 auf 60 000 Exemplare in die Höhe. Erster Sieger war der Franzose Maurice Garin, der für die Strecke insgesamt 94,5 Stunden benötigte.

Schon im zweiten Jahr, 1904, drohte der Tour allerdings das Aus. Skandale und Regelverstöße überschatteten das Rennen. Die Etappen mit einer Länge von nicht selten mehr als 450 km dauerten oftmals bis weit in die Nacht, und so ließen sich einige Fahrer im Dunkeln einfach ein Stück mit dem Auto fahren. Ein Fahrer musste wegen anhaltenden Durchfalls behandelt werden; in seinem Essen fand man Reste eines Abführmittels. Ein anderer fiel schlafend vom Rad - eine vergiftete Hühnerkeule war der Grund. Ein dritter schließlich konnte wegen eines unerträglichen Juckreizes nicht mehr weiterfahren; sein Trikot war zuvor mit Juckpulver imprägniert worden.

Doch trotz - oder gerade wegen - dieser Skandale ging es weiter; die Tour wurde immer populärer. 1905 wurden elf Etappen gewertet, 1906 waren es schon dreizehn. 1910 wurden die Fahrer das erste Mal über die Pyrenäen geschickt - seitdem ist der Berg Tourmalet Sinnbild für das Leiden während der Tour. Im Jahr darauf mussten auch die Alpen durchquert werden, der „Galibier“ wurde zum „Dach der Tour“. Die Frankreichrundfahrt war zum schwersten Radrennen der Welt geworden.

"Götter in Gelb"

Nur wer bei der Tour de France vorn mitfuhr, war fortan in der Radsportwelt als Größe anerkannt. Alle Spitzenfahrer wollten sich wenigstens einmal im berühmten Maillot Jaune, dem Gelben Trikot des Führenden, ablichten lassen, das 1919 zum ersten Mal dem Besten übergestreift wurde. Zu den unbestrittenen „Riesen“ der Tour gehören die fünffachen Triumphanten Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault, Miguel Indurain und natürlich Lance Armstrong, der im Juli 2004 die Chance hat, als erster Fahrer überhaupt die Tour zum sechsten Mal zu gewinnen. Bis heute unerreicht sind die 33 Etappensiege von Eddy Merckx. 1969 brachte er sogar das Kunststück fertig, neben der Gesamtwertung auch das Trikot des Besten in der Punkte- und der Bergwertung nach Paris zu tragen. Und noch einen Rekord kann Eddy Merckx für sich verbuchen: Er hat das Gelbe Trikot am längsten getragen - insgesamt 96 Tage.

Tour-Tragödien

Die Tour de France wurde zwei Mal durch den Tod eines Fahrers überschattet. Kurz vor dem Gipfel des Mont Ventoux brach am 13. Juli 1967 der englische Radprofi Tom Simpson tot zusammen. Ursache waren eine Mischung von Amphetaminen zum Aufputschen sowie Alkohol zum Betäuben der Schmerzen. 1995 erlag der junge italienische Radprofi Fabio Casartelli seinen Verletzungen, die er sich bei einem Sturz bei der Abfahrt vom Col du Portet d'Aspet (Pyrenäen) zugezogen hatte.

Eine schwere Krise erlebte die Tour im Jahr 1998: Bei der so genannten Festina-Affäre wurde im Spitzenteam Festina (mit den Stars Richard Virenque und Alex Zülle) eine systematische Dopingpraxis aufgedeckt, nachdem bei Willy Voet, einem Betreuer der Mannschaft, durch Zufall große Mengen unerlaubter Substanzen - vor allem Erythropoietin (EPO) - gefunden worden waren. Es kam schließlich zum Ausschluss der Mannschaft Festina. Die Tour 1998 wurde schließlich von Marco Pantani gewonnen, der dann ein Jahr später selbst wegen eines auf Doping hinweisenden stark erhöhten Hämatokritwerts vom Giro d'Italia ausgeschlossen wurde. Marco Pantani starb am 14. Februar dieses Jahres in einem Hotelzimmer in Rimini an Herzversagen. Er war seit Jahren drogenabhängig und wurde nur 34 Jahre alt. Bei seiner Beerdigung wurde im Trauerzug das Gelbe Trikot der Tour de France mitgeführt.

Die Deutschen bei der Tour

Kurt Stöpel, Dietrich Thurau, Rudi Altig, Rolf Wolfshohl, Jan Ullrich und Erik Zabel: Auch deutsche Radprofis schrieben mit am Buch der Tour de France. Kurt Stöpel aus Berlin-Spandau war am 7. Juli 1932 erster Deutscher im Gelben Trikot, in Paris wurde er hinter dem Franzosen André Leducq am Ende Gesamtzweiter. 1977 konnte Dietrich Thurau 15 Tage lang das Maillot Jaune behaupten. Die Franzosen verehrten ihn wegen seiner eleganten Fahrweise als „blonden Engel“, doch der ganz große Wurf - der Gesamtsieg - gelang ihm nicht. Erst zwanzig Jahre später, 1997, geschah das, was eine ganze Nation in Siegestaumel versetzte: Jan Ullrich, ein junger Mann aus Rostock, gewann als erster Deutscher das schwerste Radrennen der Welt. Ähnlich wie bei Boris Beckers Wimbledon-Sieg 1985 löste Jan Ullrich eine Lawine aus: Auch eingefleischte Sportignoranten interessierten sich nun für das Gelbe, Grüne und Gepunktete Trikot, das Fernsehen übertrug ganze Etappen live, Jan Ullrich lächelte auf unzähligen Illustrierten-Titelblättern, seine Gewichtsprobleme standen im Mittelpunkt des Sport-Studios. Es schien, als sollte Ullrich über Jahre hinweg die Tour dominieren, wäre da nicht ein Texaner namens Lance Armstrong gewesen. Nicht so beliebt beim Publikum, nicht so jugenhaft charmant, kein Medientyp - aber zielstrebig und härter gegen sich selbst. Der Rest ist bekannt. Es blieb bislang bei einem Sieg für Ullrich, das ewige Duell geht in diesem Jahr in die nächste Runde. Neben Jan Ullrich schob sich Mitte der neunziger Jahre auch ein anderer Deutscher ins Rampenlicht der Tour: Erik Zabel, sympathischer Sprintspezialist aus Ost-Berlin, mittlerweile Weltranglistenerster im Profiradsport. Er holte sich sechs Mal in Folge das Grüne Trikot des besten Sprinters. Im letzten Jahr ging der deutsche Meister bei der Tour zum ersten Mal seit 1995 völlig leer aus. Ein Etappensieg blieb ihm versagt, in der Punktwertung belegte er nur Platz drei.

"Königliche Worte"

Lance Armstrong beschrieb die Tour de France einmal als ein Reich für sich: mit eigenen Gesetzen und Regeln, mit eigenen Königen (den Teamkapitänen), mit Dienern (den Wasserträgern) und Soldaten (den Sprintern). Und das Gelbe Trikot ist die Krone dieses Reiches. Königliche Worte für die Königin der Rundfahrten. Und wir als Zuschauer lieben diese Monarchie.

Reglement

Gelbes Trikot

Das begehrteste aller Trikots. Es weist für alle Zuschauer des Rennens den Spitzenreiter in der Gesamtwertung aus. Das bedeutet, dass es derjenige überstreifen darf, der die Strecke in der geringsten Zeit zurückgelegt hat. Der Träger des Gelben Trikots kann sich täglich ändern. Der Erhalt des "maillot jaune" ist nicht von einem Etappensieg abhängig. Es ist möglich, in Paris im Gelben Trikot anzukommen, ohne auch nur eine Etappe gewonnen zu haben. Während der Rundfahrt ist es möglich, sich durch Zwischensprints in den einzelnen Etappen (6, 4 und 2 Sekunden Zeitgutschrift) und Platzierungen im Ziel (20, 12 und 8 Sekunden) Zeitbonifikationen zu sichern.

Grünes Trikot

Das Grüne Trikot des Punktesten zeichnet den fleißigsten Punktesammler aus. Punkte können bei Zwischensprints - die ersten drei Fahrer der "sprints intermediaires" erhalten 6, 4 und 2 Punkte - während der Etappen gesammelt werden. Auch vordere Platzierungen bei der Zielankunft werden "belohnt". Bei flachen Etappen ohne größere topographische Schwierigkeiten werden im Ziel die ersten 25 Fahrer mit 35, 30, 26, 24, 22, 20, 19 ... Punkten bedacht. Mittelschwere Etappen belohnen nur die ersten 20 der Tagesankunft mit 25, 22, 20, 18, 16, 15 ... Zählern. Bei Bergetappen erhalten die ersten 15 Fahrer 20, 17, 15, 13, 12, 10, 9 ... Punkte. Beim Zeitfahren erhalten nur zehn Fahrer 15, 12, 10, 8, 6, 5 ... Punkte auf ihr "Konto" gutgeschrieben. Das Grüne Trikot wird auch oft "Sprintertrikot" genannt, in Wirklichkeit trägt es aber derjenige nach Paris, der der kompletteste und beständigste Fahrer des Pelotons ist.

Gepunktetes Trikot

Das "maillot pois" trägt der beste Bergfahrer. Am Gipfel jedes Berges werden entsprechend der Schwierigkeit des Anstieges Punkte für das "Kletterkonto" vergeben: Die Berge sind in fünf verschiedene Kategorien unterteilt: Es fängt mit Steigungen der vierten Kategorie an und geht bis hin zur sogenannten "Ehren-Kategorie". Zu dieser gehört beispielsweise der Anstieg auf den Tourmalet. Dort erhalten die ersten 15 Fahrer 40, 35, 30, 26, 22, 18, 16 ... Punkte. Für Berge der ersten Kategorie gibt es für die ersten zwölf Fahrer 30, 26, 22, 18, 16 ... Punkte. Bei der zweiten Kategorie sind es 20, 15, 12, 10, 8, 6 ... für die ersten Zehn am Gipfel. Anstiege der dritten Kategorie belohnen die ersten fünf Fahrer mit 10, 7, 5, 3, 1 Punkten. In der vierten Kategorie sind es noch 5, 3, und 1 Punkt für die ersten drei Radrennfahrer.

Weißes Trikot

Der schnellste Jungprofi unter 25 Jahren wird bei der Tour in einem Tages- und Gesamtklassement ermittelt. Er darf das Weiße Trikot überstreifen.

Beste Mannschaft

Um das Klassement der erfolgreichsten Mannschaft zu führen, werden von jedem Team täglich die Zeiten der drei bestplatzierten Fahrer addiert. Die Summe der 20 Etappenwertungen ergibt das Abschlussklassement der besten Mannschaft der Tour de France in Paris.

Kleines Tour- Lexikon:

- * caravane publicitaire - Werbekarawane, die vor den Fahrern herfährt
- * contre-la-montre - "gegen die Uhr", Zeitfahren
- * finisseur - Sprinter
- * flamme rouge - "Teufelslappen", kennzeichnet den Beginn des letzten Kilometers
- * grande boucle - "große Schleife", Bezeichnung der Tour
- * grimpeur - "Kletterer", Bergfahrer
- * hors categorie - Bergwertung der schwersten Kategorie
- * maillot jaune - gelbes Trikot des Führenden der Gesamtwertung
- * peloton - Hauptfeld
- * poursuivant - Verfolger
- * radio tour - der offizielle Tourfunk
- * tête de la course - "Kopf des Feldes", Spitzengruppe
- * voiture balai - "Besenwagen", Fahrer, die das Rennen aufgeben, müssen ihre Startnummer beim verantwortlichen Kommissar des am Ende des Feldes fahrenden Schlusswagens abgeben
- * tour d'honneur - "Ehrentour", letzte Etappe, die auf den Champs-Élysées endet, bei der der Träger des gelben Trikots traditionell nicht mehr angegriffen wird

Quelle Team-Info:

www.t-mobile-team.de