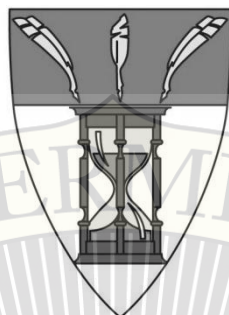


Les travaux personnels du Lycée Ermesinde Mersch



Le Tour de France

Linden Charel

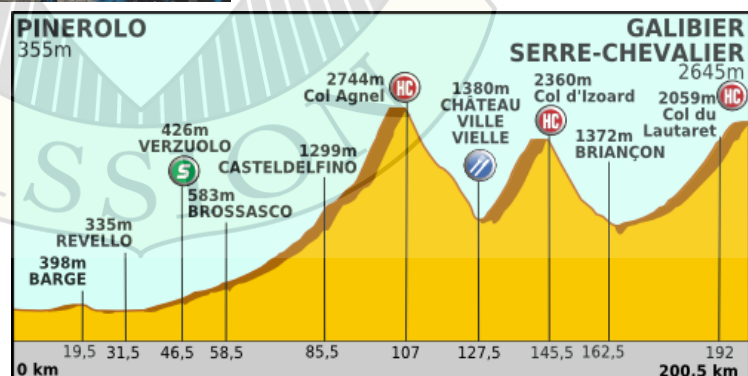
Classe : 7CLA1

Tuteur : Marion Lorentz

Semestre : 2

Juin 2014

Le Tour de France



Inhaltsverzeichnis

- 1) Einleitung
- 2) Geschichte
 - a) Erfinder und Erfindung
 - b) Die Entwicklung
- 3) Die Etappen
 - a) Sprintetappen
 - b) Hügelige Etappen
 - c) Bergetappen
 - d) Zeitfahren
- 4) Die Wertungen
 - a) Maillot jaune und Gesamtwertung
 - b) Maillot vert und Sprintwertung
 - c) Maillot à point und Bergwertung
 - d) Maillot blanc und Nachwuchswertung
 - e) Sponsoren und Verpflichtungen
- 5) Luxemburger Fahrer
- 6) Teams und Taktik
 - a) Teams (insbesondere luxemburgisches)
 - b) Strategie
- 7) Doping
 - a) Grenze zwischen Essen und Doping
 - b) Definition von Doping
 - c) Dopingfälle
- 8) Organisation und Geld
 - a) Sponsoren und ihre Rolle
 - b) Preisgelder der Tour de France 2013
 - c) Geldstrafen
 - d) Kostenpunkte einer Etappe
 - e) Werbung
 - f) Finanzielle Wichtigkeit
- 9) Quellen
 - a) Text
 - b) Bilder

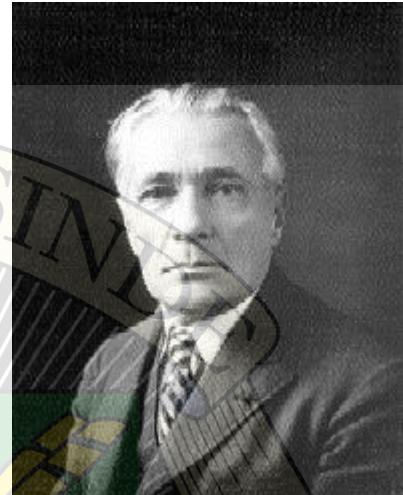
1) Einleitung

Ich habe mir dieses Thema ausgesucht, da ich selbst gerne mit dem Fahrrad fahre und sowieso insgesamt sehr gerne Sport treibe. Ich schaue mir Radsport auch im Fernsehen an. Am liebsten die Tour de France. Diese schaue ich mir jährlich gerne an, weil sie sehr abwechslungsreich ist. Es gibt flache, hügelige und Bergetappen. Was die Tour auch noch ziemlich spannend macht, ist der Faktor dass alle Profis in Teams zusammen fahren. Jedes Team ist anders auf die Tour ausgerichtet, was mit sich bringt, dass die Tour viel mit Taktik, also Strategie zu tun hat. Die eine Mannschaft will möglichst viele Etappen gewinnen, die Nächste fährt auf Gesamtsieg, und noch eine andere fährt um eines der Trikots. Auch wenn die Tour de France viele Probleme hat, wie beispielsweise das Doping, schaue ich sie mir jedoch trotzdem immer noch an. Und wegen diesen zahlreichen und aussagekräftigen Punkten schreibe ich diesen Travail Personnel über die Tour de France.

2) Die Geschichte

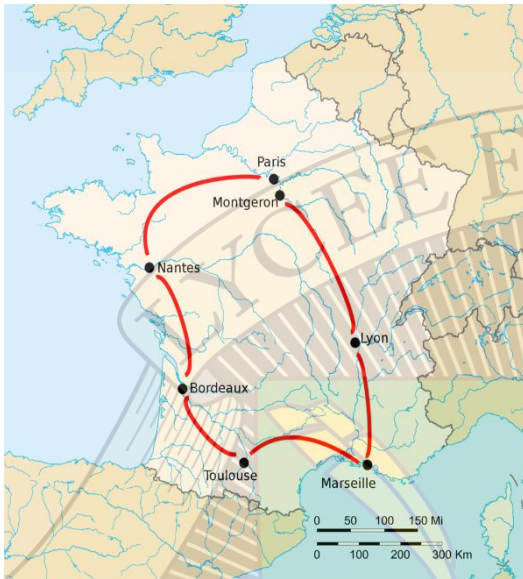
a) Erfinder und Erfindung

Henry Desgrange war der Besitzer der Sportzeitung „l'auto-vélo“, hier in diesem Sinne steht „l'auto“ nicht für „das Auto“, sondern für „selbst“. Sein größter Konkurrent war der Chef der Sportszeitung: „le vélo“, Pierre Giffard. Von diesem wurde Desgrange angeklagt, er hätte den Namen seiner Zeitung gestohlen. Giffard bekam Recht. Nun war Desgrange gezwungen seinen Namen zu ändern, er benannte seine Zeitung in l'auto um. Natürlich musste Desgrange nun etwas Großes bringen, wenn er im Geschäft bleiben wollte. Und so begann er mit seinem Redakteur, der im Bereich Radsport tätig war, Géo Lefèvre, eine Idee auf die Beine zu stellen. Zusammen entwickelten sie eine Tour die ganz Frankreich durchqueren sollte, es sollte ein Rennen auf Fahrrädern werden. Ein Etappenrennen, das mehrere Tage dauerte, und an den schönsten Stellen Frankreichs passieren sollte. Und so ließ Desgrange am darauffolgenden Tag diese großartige neue Nachricht in seiner Zeitung verkünden. Außerdem besagte er das im Gesamten 20000 Francs als Belohnung bereit stünden, alle für den Sieger. Und so wurde 1903 die erste Tour de France gefahren. Später löste sich ihr ärgster Konkurrent, „le vélo“ auf. Henry Desgrange wurde erster Präsident der Tour, welcher er bis zu vier Jahren vor seinem Tode bleiben sollte.



b) Entwicklung

Die erste Tour de France wurde im Jahre 1903 gefahren. Sechs Etappen waren zu



meistern. 81 Fahrer hatten sich angemeldet, am Start waren jedoch nur 60 Fahrer, darunter viele Franzosen, aber auch Belgier, Schweizer, Deutsche und ein Italiener. Der Sieger dieser ersten Tour war der Franzose Maurice Garin. Er fuhr mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25km/h. Im Ganzen waren es 2428 Kilometer. Jede Etappe war im Durchschnitt 404 Kilometer lang und die Fahrer haben für jede Etappe ungefähr 16 Stunden gebraucht, und das ganz

ohne Gangschaltung. Das ist wirklich erstaunlich, wie ungeheuer schwer es ist 6 Tage lang 16 Stunden auf dem Fahrrad zu sitzen und ständig mit ungefähr 25 km/h zu fahren.

1905 ging die Tour de France dann zum ersten Mal durch die Berge. Es war der Ballon d'Alsace der zu meistern war, was nicht so einfach ohne Gangschaltung war. Der Berg war 12 Kilometer lang und hatte eine von 8-10% Steigerung.

Erst im Jahre 1909 schaffte es endlich ein Nicht-Franzose die Tour für sich zu entscheiden. Es war kein Geringerer als der Luxemburger François Faber.

Dann 1919 kam ein Fortschritt, der die Tour bis heute attraktiver macht. Das gelbe Trikot wurde von Henry Desgrange eingeführt. Das Trikot sollte den Führenden von den anderen hervorheben, so dass man den Ersten im Gesamtklassement sofort erkennen konnte.



Im Jahre 1929 wurde die Tour de France dann erstmals über Radio übertragen. Die Folge war ein riesiger medialer Erfolg.

Im darauffolgenden Jahr wurden dann die Nationalmannschaften eingeführt. Diese Erneuerung trug mit sich, dass die Tour viel strategischer wurde, die Fahrer der gleichen Teams fuhren also füreinander.

Im Jahr 1934 wurde dann das erste Zeitfahren gefahren, dies ist eine kurze Etappe, die meist flach ist, der Unterschied zwischen einem Zeitfahren und einer normalen Etappe ist, dass beim Zeitfahren alle Fahrer nacheinander die gleiche Strecke fahren. Der Fahrer, der am Ende am schnellsten war, gewinnt das Zeitfahren. Das Zeitfahren ist heute noch für wichtige Entscheidungen vorhanden. Der Sieger des ersten Zeitfahrens war der Franzose Antonin Magne.

1937 begann die Tour endlich technische Fortschritte zu machen. Die Gangschaltung wurde eingeführt, und hier muss man das Wort „eingeführt“ hervorheben. Denn es ist nicht so, dass die Gangschaltung erst in diesem Jahr erfunden wurde. Sie wurde schon im Jahre 1906 erfunden. Doch Henry Desgrange war stets gegen die Gangschaltung gewesen. Und erst jetzt ließ er sie im Rennen zu.

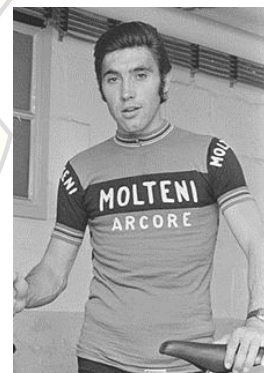
Das grüne Trikot wurde im Jahre 1953 eingeführt, um den Sprintern eine eigene Wertung zu ermöglichen.

Jaques Anquetil, war der erste Radprofi der die Tour 5 Mal gewinnen konnte. Der Franzose gewann zum ersten Mal 1957 und die restlichen Siege erzielte er vom Jahr 1961-1964.



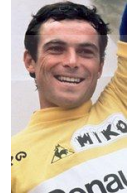
Eine neue Änderung in punkto Mannschaften fiel im Jahre 1969, indem die Nationalteams verworfen, und die Markenteams eingeführt wurden. Die Mannschaften wurden nun also von Firmen und Unternehmen gesponsert. Die Unternehmen finanzieren also die Teams unter der Bedingung, dass ihr Name auf den Trikots steht und, dass die Fahrer so Werbung für ihren Sponsor machen.

Ein neuer Fahrer schrieb sich in die Geschichte der Tour de France ein, es war der Belgier Eddy Merckx. Er konnte ebenso wie der Franzose Anquetil vor ihm die Tour 5mal für sich entscheiden (1969-1972 und 1974). Der Belgier fuhr insgesamt 96 Tage im gelben Trikot. Außerdem konnte er 34 Etappen für sich entscheiden. Er ist auch bis heute der einzige Fahrer der, in einer Tour die drei wichtigsten Trikots also gelbes, grünes und rot gepunktetes Trikot gewann. Das rot gepunktete Trikot wurde, wie auch das Trikot für die Nachwuchswertung, im Jahre 1975 erfunden. Die Bergwertung wurde zwar schon 1933 eingeführt, das dazu passende Trikot jedoch erst 1975.



Das rot gepunktete ist das Trikot für die Bergwertung, und das weiße Trikot, trägt derjenige, der die Nachwuchswertung anführt, das ist der Bestplatzierte in der Gesamtwertung unter 25 Jahren.

Ein anderer wichtiger Fahrer war Bernard Hinault, der Franzose schaffte es ebenfalls auf 5 Toursiege. Er gewann in den Jahren 1978, 1979, 1981, 1982 und 1985 die Tour de France.



Nach Bernard Hinault kam dann die Zeit des ebenso legendären Miguel Indurain. Der Spanier war der erste Fahrer mit 5 Toursiegen in Folge. Er gewann die Frankreichrundfahrt in den Jahren 1991-1995. Als er im Jahre 1996 nicht wieder gewinnen konnte, beendete er seine Karriere.

Von 1999-2005 gewann immer Armstrong. Lance Armstrong, er ist der einzige Fahrer mit 7 Toursiegen. Doch dem US-Amerikaner, der damals noch als bester Radfahrer aller Zeiten bezeichnet wurde, wurden am 22. Oktober 2012 seine 7 Titel wegen der Einnahme von Doping aberkannt.



Im Jahre 2013, feierte die Tour de France ihren 100. Geburtstag.



3) Die Etappen

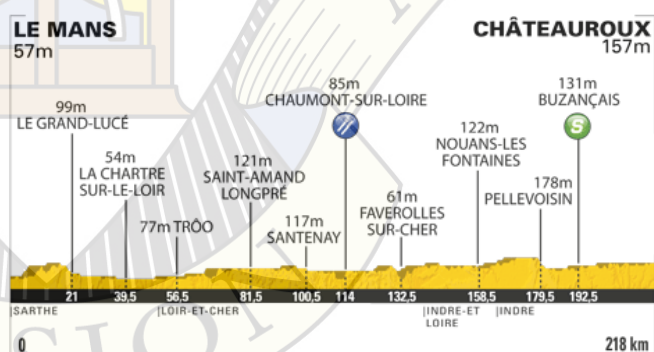
Die Tour de France ist das längste Etappenrennen der Welt. Die Tour ist in Etappen gegliedert. Jede Tour enthält meist 21 Etappen die zu meistern sind. Früher waren es weniger Etappen, darum waren sie damals mehr als doppelt so lang als heute, meist sogar das Dreifache oder noch mehr. Das heißt früher hat man 16 Stunden oder länger für eine Etappe gebraucht.



Etappen der Tour de France führen meist von einer zur nächsten Stadt. Natürlich gibt es auch Ausnahmen, wie zum Beispiel die letzte Etappe, die meist in Paris stattfindet. Diese ist eine Etappe, die nur Paris durchquert. Aber auch ein Zeitfahren wird meist nur in einer Stadt ausgetragen. Die meisten Etappen sind heute so zwischen 140 und 240 Kilometer lang. Zeitfahretappen sind jedoch meistens nur zwischen 8 und 50 Kilometer lang. In der Tour de France werden flache, hügelige und Bergetappen gefahren. In jeder Tour de France gibt es auch eine Königsetappe, diese besteht meist aus sehr schwierig zu meisternden Bergen.

a) Sprintetappen

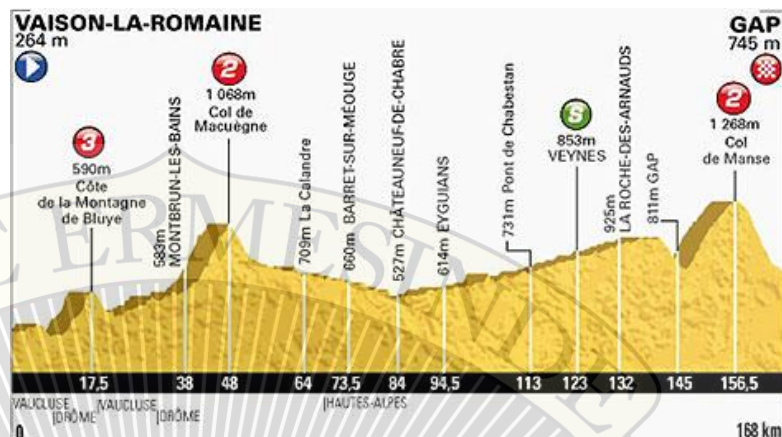
Flache Etappen sind insbesondere für Sprinterteams interessant, die viele Leute mit hoher Endgeschwindigkeit in ihren Reihen haben. Meist sind solche Teams auf flache Etappen eingerichtet. Von solchen Etappen bekommt man dann auch mehr Punkte fürs grüne Trikot. Diese Punkte bekommt man bei einem Zwischensprint in der Etappe (ein Zwischensprint, ist der grüne Buchstabe S, auf dem Bild oben rechts), für den dann die ersten paar Fahrer Punkte bekommen. Oder aber auch am Ende der Etappe, dort gibt es für die ersten Fahrer dann jeweils auch noch Punkte.



b) Hügelige Etappen

Hügelige Etappen (siehe Bild) sind meist gut für Ausreißer gedacht, die sich dann vom Feld absetzen um auf Etappensieg zu fahren. Das *Feld* auf Französisch *Peloton* genannt, bezeichnet die Gruppe in der sich die

meisten Fahrer des Rennens befinden, der Peloton kann jedoch bei vereinzelt Etappen auch eine größere Gruppe von Favoriten auf den Toursieg sein.

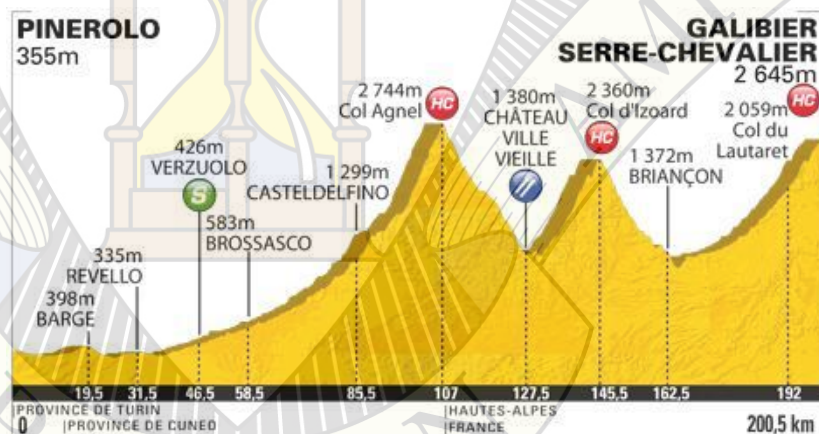


c) Bergetappen

Die Bergetappen sind, wie der Name schon sagt am interessantesten für Bergfahrer, und Allrounder. Bei solchen Etappen fahren die Bergfahrer und Allrounder den anderen Fahrern soweit davon, so dass diese dann schon keine Chance mehr auf eine gute Platzierung im Gesamtklassement haben, da sie zu viel Zeit auf die Ersten verloren haben. Diese Etappe besteht fast nur aus Bergpunkten. Doch auch die wenigen

Sprinterpunkte, die es hier zu verteilen gibt, sind fast nie für die Sprinter, da sie meist schon vor dem Zwischensprint abgehängt wurden, und im Ziel sowieso. Bei

einer Bergetappe gibt es für den letzten Berg immer die doppelte Punktzahl an Bergpunkten



Eine klassische Bergetappe

d) Zeitfahren

Ein vierter Typ von Etappen ist das Zeitfahren. Es gibt Einzel- und Mannschaftszeitfahren. Beim Zeitfahren geht es wie bei jeder Etappe um Zeit. Der Unterschied zwischen einem Zeitfahren und einer normalen Etappe liegt hierbei, dass das Zeitfahren erstens nicht so weit ist und meistens auch flach ist. Es gibt jedoch auch Bergzeitfahren. Und der zweite Unterschied ist der, dass beim Zeitfahren, anders als bei einer normalen Etappe, alle Fahrer hintereinander in regelmäßigen Abständen die gleiche Etappe fahren. Dabei fährt als erstes immer der Letzte der Gesamtwertung, und dann immer so weiter bis dann der Führende kommt, dieser ist dann immer der letzte der auf die Strecke geht. Beim Mannschaftszeitfahren ist es genau gleich, nur dass hierbei die Fahrer in Teams nacheinander die gleiche Strecke fahren, hier gewinnt das Team, mit der wenigsten Zeit, die Zeit wird jedoch erst beim fünften Fahrer des Teams genommen, der durchs Ziel fährt.



Fahrer beim Endspurt eines Zeitfahrens

4) Die Wertungen

a) Gesamtwertung und Maillot jaune

Die Tour de France, gewinnt der Fahrer mit der geringsten Gesamtzeit, heutzutage ist das meist so um die 80 Stunden. Dabei werden die gebrauchten Zeiten jeder einzelner Etappe addiert, der Fahrer, der nun am wenigsten lang gebraucht hat gewinnt die Tour. Heute sind zwischen den beiden ersten Fahrern meist nur wenige Minuten. Der letzte ist jedoch öfters 3-4 Stunden im Rückstand. Im Falle eines Gleichstandes zweier Fahrer, wird in hundertstel Sekunden verglichen.

Während des laufenden Rennens trägt der Führende der Gesamtwertung ein gelbes Trikot, das *Maillot jaune* auf Französisch. Dieses Zeichen in Form eines Trikots wurde 1919 eingeführt, um den Zuschauern es zu ermöglichen den Führenden Fahrer der Gesamtwertung zu erkennen. Heute ist der Gewinn dieses Trikots nicht nur psychologisch wertvoll und gut angesehen, sondern finanziell lohnenswert. Der Fahrer der nach der Schlussetappe das Maillot jaune trägt bekommt die stattliche Summe von 450.000 €, der zweite bekommt 200.000 € und der dritte bekommt noch 100.000 €.



b) Punktwertung und Maillot vert

Diese Wertung ist eigentlich eher für Sprinter interessant, da die Sprinter sowieso fast nie vordere Plätze im Gesamtklassement belegen. In dieser Wertung werden Punkte verteilt, die bei Zwischensprints und Etappenzielen vergeben werden. Bei flachen Etappen gibt es zum Vorteil der Sprinter mehr Punkte.

Das grüne Trikot (Maillot vert), bekommt derjenige, der die Punktwertung anführt. Diese Kategorie wurde im Jahre 1953 erfunden.



c) Bergwertung und Maillot à pois

Für dieses Trikot bekommt man Punkte bei Anstiegen. Dabei wird je nach Berg mehr oder weniger Punkte verteilt. Es gibt leichte Berge, die mit der Nummer 4 symbolisiert sind, bei diesen Bergen bekommt der erste Fahrer der passiert 1 Punkt. Für einen etwas schwierigeren Berg steht die Nummer drei, hier bekommt der erste Fahrer 2 Punkte, und der zweite noch einen Punkt. Danach kommen die Berge mit der Nummer zwei, die sind wieder ein bisschen schwieriger. Oben angekommen bekommt der erste fünf, der zweite drei, der dritte zwei und der vierte noch einen Punkt. Bei Bergen mit der Schwierigkeitsstufe eins, sind die Berge schon schwer, darum bekommt man auch mehr Punkte. Der erste 20, der nächste 16 der darauffolgende 12, der danach 8, der fünfte 4, und der letzte zwei. Die letzte Stufe ist außerordentlich schwer, es ist die *hors catégorie* (HC). hier bekommen die ersten 10 Fahrer Punkte, die Reihenfolge lautet: 25,20,16,14,12,10,8,6,4,2



Also heißt es je höher die Kategorie des Berges, desto mehr Punkte gibt es.

Das Maillot à pois ist ein weißes Trikot mit roten Punkten, daher der Name. Dieses Trikot geht an den Führenden der Bergwertung. Die Bergwertung gibt es bereits seit 1933, das entsprechende Trikot wurde jedoch erst im Jahre 1975 eingeführt.

d) Nachwuchswertung und Maillot blanc

Diese Wertung wird von dem Bestplatzierten jungen Fahrer in der Gesamtwertung angeführt. Dieser Fahrer muss unter 25 Jahren alt sein.

Entsprechend zu dieser Nachwuchswertung trägt der erste ein weißes Trikot, das Maillot blanc. Diese Wertung und das Trikot wurden wie auch das Maillot à pois im Jahre 1975 erfunden.



e) Sponsoren und Verpflichtung

Jedes der 4 beschriebenen Trikots wird von einem Sponsor gekennzeichnet, der dafür bezahlt, dass sein Logo auf das entsprechende Trikot kommt. Wenn ein Fahrer eine dieser Wertungen anführt, dann ist er dazu verpflichtet das dementsprechende Trikot zu tragen. Wenn ein Fahrer jedoch mehrere Kategorien anführt, so muss er das wichtigste Trikot beim Rennen tragen. Die entsprechende Reihenfolge ist diese: gelbes-, grünes-, rot gepunktetes- und dann weißes Trikot. In einem solchen Fall, wo ein Fahrer mehrere Wertungen anführt, trägt dann der nächste in der Wertung das Trikot. Der erste ist jedoch dennoch offiziell der Führende auch wenn er das Trikot nicht trägt. Bisher gelang es nur Eddi Merckx im selben Jahr die drei wichtigsten Wertungen zu gewinnen.

a) Rote Rückennummer

Nach jeder Etappe wird von einer 8 köpfigen Jury entschieden, welcher Fahrer des gesamten Feldes sich ihrer Meinung nach bei dieser Etappe am meisten verausgabt hat, also welcher Fahrer am meisten gekämpft hat. Meist sind es Ausreißer die diese Rückennummer bekommen. Der ausgewählte Fahrer fährt bei der darauffolgenden Etappe mit einer roten Nummer. Am Ende einer Tour de France wird auch noch ein Fahrer zum kämpferischsten Fahrer der ganzen Rundfahrt ernannt.



b) Mannschaftswertung

Schon seit dem Jahr 1930 wird die beste Mannschaft der Tour ermittelt. Dabei werden nach jeder Etappe die Zeiten der drei als erst angekommenen Fahrer eines Teams addiert. Das Team das diese Kategorie anführt, fährt mit einer gelben Rückennummer.



5) Luxemburger Fahrer

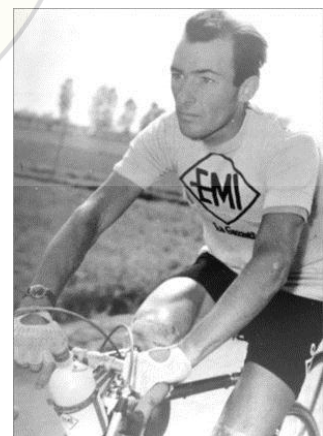
In der Tour de France gab und gibt es auch heute noch sehr erfolgreiche Luxemburger. So wie zum Beispiel François Faber. Der Luxemburger wurde am 26. Januar 1887 geboren. Er war der erste luxemburgische Sieger der Tour de France. Er gewann die Tour im Jahre 1909. 1908 und 1910 wurde er jeweils zweiter bei der Tour. Außerdem war er der erste Nicht Franzose, der dieses Etappenrennen für sich entscheiden konnte. Er ist bis heute noch der schwerste Rundfahrtsieger in der Geschichte der Tour de France, er wog 90 Kg. Durch seine Größe und seine Masse, bekam Faber den Spitznamen Riese. 1915 starb Faber im ersten Weltkrieg im Alter von nur 28 Jahren.



Ein anderer erfolgreicher luxemburger Fahrer war Nicolas Franz. Franz wurde 1899 in Mamer geboren. Wie auch Faber vor ihm, wurde Franz zwei Mal zweiter, bei der Tour 1924 und 1926, ehe es dann 1927 zum ersten Durchbruch kam, da er in diesem Jahr die wichtigste Rundfahrt im Radsport gewinnen konnte. Im darauffolgenden Jahr gelang es Franz die Tour de France erneut zu gewinnen, und ist damit der bis heute einziger luxemburger Fahrer mit zwei Rundfahrtsiegen. Und wie auch schon Faber

brach er einen Rekord, er ist der einzige Fahrer, der das gelbe Trikot vom ersten bis zum letzten Tag auf seinen Schultern tragen konnte. Nicolas Franz starb nach einer glanzvollen Karriere im Radsport am 8 November 1965.

Ein anderer berühmter luxemburger Fahrer war Charly Gaul. Er wurde am 8. Dezember 1932 im Pfaffenthal geboren. Durch seine immensen Qualitäten auf Bergetappen bekam er den Spitznamen: Engel der Berge. Im Jahre 1958 konnte sich Charly Gaul als dritter Luxemburger in der Siegerliste der Tour eintragen.



Bei jener Rundfahrt übernahm Gaul das gelbe Trikot bei einer schwierigen Etappe durch die Alpen. Trotz Eisregen gelang es Gaul mit einer impressionanten Alleinfahrt über die Pässe, ganze 12 Minuten vor dem zweiten durchs Ziel zu rollen. Charly Gaul starb am 6. Dezember 2005, zwei Tage vor seinem 73 Geburtstag.

Die beiden letzten luxemburger Fahrradprofis, die ich euch nun vorstellen werde sind die Gebrüder Schleck, Andy und Fränk Schleck.

Fangen wir nun mit dem älteren der beiden Brüdern an, Fränk Schleck. Er wurde am 15.4.1980 in Luxemburg geboren. Fränk konnte in der Tour 2008 drei Tage lang das gelbe Trikot überstreifen. Am Ende dieses Rennens belegte er Rang 6 in der Gesamtwertung.

Im darauffolgenden Jahr verbesserte er sich sogar um einen Platz und wurde Fünfter.

Fränk, der bis zu diesem Moment bei der dänischen Mannschaft Saxo Bank unter Vertrag war, wechselte im Jahr 2011 zur frischgegründeten, luxemburgischen Mannschaft Leopard Trek. In demselben Jahr schaffte es Fränk sogar aufs Podest, er wurde dritter hinter seinem Bruder Andy, der zweiter wurde, somit sind sie das einzige Brüderpaar, das gemeinsam auf dem Podium der Tour de France stand. Doch nach dieser wunderbaren Saison ein schwerer Rückschlag, Fränk wird nach einer Etappe in der Tour de France 2012 positiv auf Doping getestet. Schleck bestritt die Einname jedoch. Doch noch am selben Abend wurde Fränk Schleck vom eigenem Team der Tour entzogen. Er wurde für ein Jahr gesperrt.

Fränk Schleck gelang es zwar nie die Rundfahrt zu seinen Gunsten zu entscheiden, er konnte jedoch gute Platzierungen erzielen, und auch 2 Etappen gewinnen. Und er konnte ein paar andere Rundfahrten gewinnen.

So, nun kommen wir zum jüngeren der zwei Brüdern, Andy Schleck. Er wurde am 10. Juli 1985 in Luxemburg geboren. Im Jahre 2005 unterschrieb Andy Schleck mit 19 Jahren einen Profivertrag beim dänischen Team CSC- Saxo Bank.

Seine erste Teilnahme an der Tour de France erfolgte im Jahr 2008, wo er den 12. Rang belegen konnte, er gewann in demselben ebenfalls zum ersten Jahr das Trikot des besten Jungprofis.

Im nächsten Jahr machte Andy große Fortschritte, er schaffte es sich um 10 Plätze zu verbessern und landete so hinter Alberto Contador auf dem zweiten Platz. Zum zweiten Mal konnte er das weiße Trikot gewinnen. Außerdem war er bei dieser Tour seinem ersten Etappensieg knapp entgangen. Bei der Tour im Jahr 2010, gewann Andy die 8. Etappe, und eroberte bei der neunten das Maillot jaune. Dieses konnte er bis zur 15. behalten, wo er es durch ein technisches Problem wieder verlor. Auch die 17 Etappe konnte er zu seinen Gunsten entscheiden. Doch auch dieses Jahr lief genauso wie das vorheriges. Andy wurde wieder zweiter hinter Alberto Contador, und erlangte zum dritten Mal das weiße Trikot.

Doch dann, am 6. Februar 2012 wird Alberto Contador das gelbe Trikot aufgrund von festgestellter Dopingeinnahme nachträglich aberkannt, und so dem zweiten, also Andy überreicht. Am 29.5.2012 wurde Andy Schleck offiziell zum Sieger der Tour de France 2010 erklärt.

Bei der Tour de France 2011, konnte Andy wieder einen Etappensieg einstreichen. Und wieder einmal eroberte Schleck das gelbe Trikot, dieses Mal auf der Etappe nach Alpe d'Huez. Am nächsten Tag verlor er es jedoch an Cadel Evans, und wurde zum zweiten Mal zweiter.

Die darauffolgende Saison bestand jedoch fast nur aus Enttäuschungen. Am Anfang der Saison erlitt er einen Sturz, der zur Folge einen Ausfall, von fast dem Rest der Saison mit sich trug. Nach seiner Verletzungszeit musste er öfters aufgeben.



6) Teams und Taktik

a) Teams

Bei der Tour de France fahren die Radprofis in Teams zusammen, was viele Vorteile mit sich bringt. Man erkennt welcher Fahrer für welches Team fährt, anhand der Trikots die sie tragen. Jede Mannschaft hat ihr eigens kreiertes Trikot, auf dem auch das Logo des Sponsors abgebildet ist, der das Team finanziert. Außerdem ist der Name dieses Unternehmens, fast immer im Namen der Mannschaft mit inbegriffen. Ein Beispiel ist das Team SKY, dieses Team wird von dem Fernsehkanal SKY gesponsort. Jedes Team kommt aus einer Nation, es gibt sogar ein luxemburgisches Team. Am 6. Januar 2011 wurde das luxemburgische Team Leopard Trek der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Mannschaft wurde vom Unternehmen Leopard S.A, und von der US-amerikanischen Firma für Fahrräder, Trek unterstützt. In diesem Team fahren unter anderem die Gebrüder Schleck. Im darauffolgenden Jahr wechselte der Sponsor und somit auch der Name zu Radio Shack-Nissan. 2013 änderten sich die Sponsoren erneut. Das Team hieß jetzt Radio Shack-Leopard. Und im Jahr drauf, changierte mit den Sponsoren, der Name dann für die Saison 2014 zu Trek Factory Racing.

Früher, bevor die Fahrer sich zu Teams zusammenschlossen, fuhren alle Teilnehmer einzeln. Späterhin wurden dann die Nationalteams eingeführt. Ehe es dann im nachhinein zu den noch heute erhaltenen Markenteams kam. Die Einführung der Teams brachte viele Vorteile mit sich. Erstens werden die Rundfahrten nun viel strategischer geplant, da die Fahrer der einzelnen Teams füreinander fahren können, und somit jede Mannschaft gewisse Ziele setzen kann, die als Team besser erreicht werden können, da die Fahrer sich ja gegenseitig helfen können. Ein anderer sehr wichtiger Vorteil ist, dass durch die Markenteams, die ja von Firmen und Unternehmen betrieben werden, nun auch die Kosten der Tour übernommen werden. Doch die Unternehmen übernehmen diese Kosten natürlich nicht freiwillig, dass ist auch zu ihrem Vorteil, weil ihr Logo auf den Trikots steht, und da sie damit Werbung für ihre Produkte machen können.



Jedes Team hat außerdem seinen sportlichen Leiter, und seinen Manager. Diese beiden Personen haben beide eine wichtige Rolle in einem Team, doch nicht die gleiche. Der Manager verwaltet die Mannschaft, das heißt, er unterschreibt die Sponsorenverträge, er investiert das Geld der Sponsoren, um die Ausrüstung zu kaufen. Er ist auch derjenige, der die Kontrakte der Fahrer aushandelt, und neue Fahrer verpflichtet und andere „verkauft“.

Der sportliche Leiter des Teams, ist der Trainer der Mannschaft. Außerdem fährt er bei einem Rennen mit einem Auto hinter dem Feld der Fahrer her, um die Fahrer mit Wasser zu versorgen. Und um den Fahrern aus seinem Team Ratschläge während des Rennens über Funk mitzuteilen.

b) Strategie

Jedes Team hat seine eigene Strategie. In jeder Mannschaft gibt es einen sogenannten „Leader“. Das ist der Fahrer, auf den die Mannschaft ausgerichtet ist. Er ist der wertvollste Fahrer, mit ihm will das Team ein Ziel erreichen. Die anderen Fahrer werden angewiesen, so zu fahren, damit sie ihrem Leader helfen können.

Der Leader ist entweder ein:

- Sprinter
- Bergfahrer
- Allrounder

Wenn dieser Leader ein Sprinter ist, dann besitzt er eine sehr hohe Endgeschwindigkeit. Wenn eine Mannschaft also einen solchen Leader in ihren Reihen hat, dann versucht die ganze Mannschaft, dass dieser Fahrer möglichst viele flache Etappen im Sprint gewinnen kann. Um das zu schaffen, muss das Team auf den letzten Kilometer versuchen, die Spitze des Feldes zu besetzen. Sie versuchen einen sogenannten Zug herzustellen. Dabei fahren alle Fahrer des Teams in einer Reihe hintereinander. Dabei fährt dann immer einer vorne, und alle hinter ihm in dem Windschatten.



Der Fahrer der in dem Moment vorne fährt, muss versuchen alles was er kann aus sich herauszuholen um so schnell wie möglich zu fahren, denn je schneller er fährt, desto mehr müssen sich die anderen Mannschaften anstrengen um die Spitze übernehmen zu können. Und diese Kraft haben sie dann eventuell am Ende der Etappe verbraucht. Nun fährt der Fahrer an der Spitze so lange bis er nicht mehr kann, und lässt sich dann zurückfallen. Und dann ist der nächste im Zug dran, um diese Arbeit zuübernehmen. Und so geht das dann weiter, bis zum letzten Fahrer vor dem Sprinter. Dieser Fahrer versucht nun auf den letzten Metern seinen Sprinter soweit nach vorne zu bringen wie nur möglich. Kurz vor der Ziellinie zieht der letzte Fahrer seinem Leader den Sprint an, der Sprinter fährt noch so lange im Windschatten, bis er nur noch ungefähr 100-150 Meter vom Ziel entfernt ist. Nun rauscht der Sprinter mit voller Geschwindigkeit an seinem Mitfahrer vorbei und versucht die andern Fahrer im Sprint zu schlagen. Manchmal können Sprinter kurz vor dem Ziel sogar bis zu 90 Km/h schnell werden. Wie man bemerkt, hat ein Sprinter mit einer guten Mannschaft sehr große Vorteile, und dadurch bessere Chancen, eine Etappe zu gewinnen.

Der Leader einer Mannschaft kann jedoch auch ein Bergfahrer sein. Ist das der Fall, kann das Team sich in verschiedenen Varianten auf die Tour ausrichten. Entweder sie versuchen auf die Gesamtwertung zu fahren, was soviel bedeutet wie, sie versuchen die Gesamtwertung zu gewinnen, also Erste zu werden.

Oder eine andere Methode mit einem solchen Leader ist, dass man versucht möglichst viele Bergetappen zu gewinnen. Dieses hängt ganz davon ab wie gut dieser Fahrer in flachen Etappen mit nicht so vielen Bergen ist. Und ob er da nicht zu viel Zeit verliert. Meist verlieren Bergfahrer viel Zeit bei Zeitfahren. Manchmal kann es auch vorkommen, dass ein Bergfahrer aufs Bergtrikot fährt, dieses ist meist jedoch nur ein Nebenziel. Manchmal ist ein anderes Nebenziel eines solchen Teams aber auch die Mannschaftswertung.

Öfters ist der Leader aber auch ein Allrounder, was so viel heißt wie Alleskönner, dieser Fahrertyp ist vergleichbar mit dem Bergfahrer. Der einzige Unterschied ist, das der Bergfahrer oft ein reiner Bergspezialist ist, und der Allrounder ist ebenfalls stark in den Bergen, jedoch ist er auch noch ein bisschen besser bei Zeitfahren, wo dann oft eine Entscheidung um den Gesamtsieg fällt. Vielleicht ist der Bergfahrer

manchmal etwas besser in den Bergen. Eine Mannschaft mit einem Allrounder als Leader ist in der Regel fast immer auf Gesamtsieg ausgerichtet.

Also wie ihr sicherlich erkennen könnt, hat die Tour de France sehr viel mit Strategie zu tun.

Als nächstes wollte ich euch noch einen vierten Typ von Fahrer vorstellen. Das ist der sogenannte Puncher, solche Fahrer sind fast nie Leader einer Mannschaft. Doch in Bezug auf die Strategie ist diese Fahrradposition äußerst faszinierend. Der Puncher versucht immer so viele Etappen wie nur irgend möglich zu gewinnen, indem er sich vom Fahrerfeld absetzt. Eine größere Chance hat man hierbei, wenn man sich in einer Gruppe von mehreren Fahrern absetzt, da man sich dann abwechseln kann und dann mehr Kräfte für den Rest der Etappe sparen kann. So und nun kommen wir zum strategischen Punkt von dieser Position. Das erste wo man sich nun entscheiden muss, wenn man sich in einer Gruppe absetzt, ist, dass man entweder den anderen in der Gruppe hilft, um so sicherer dem Feld bis zur Ziellinie voraus zu sein. Oder die andere Möglichkeit, die man hat, ist, dass man seiner Gruppe nicht hilft, und somit riskiert eher vom Feld eingefangen zu werden, jedoch kann man dann seine Kräfte sparen um es später auf eigene Faust noch mal zu versuchen. Wenn man merkt, dass das Zeitpolster auf das Feld nicht groß genug ist, muss man sich erneut überlegen ob es einen Sinn hat sich jetzt alleine abzusetzen, und die letzten Kräfte anzuwenden, um diese Etappe für sich zu entscheiden. Denkt man jedoch dass dieser Versuch sinnlos wäre, lässt man sich vom Feld einfangen, und fährt dann langsam ins Ziel um seine Kräfte für die kommenden Tage zu sparen, um es dann erneut zu versuchen. Wenn die Gruppe jedoch sicher ist, dass die Zeit reicht, muss man sich auch noch den optimalen Punkt zum Angreifen aussuchen, oder man kann es auf einen Spint ankommen lassen.

7) Doping

Eines der größten Probleme der Tour de France ist das Doping. Jährlich werden Fahrer der Tour durch Doping entnommen, was meiner Meinung nach daran liegt, dass diese Tour eines der schwierigsten Sportereignisse des Jahres ist, wenn nicht das Schwierigste. Ich bin ebenso der Meinung, dass in anderen Sportarten ähnlich viel gedopt wird, es wird aber wesentlich weniger kontrolliert. Bei der Tour de France wird man extrem oft kontrolliert, was ja auch fair ist, denn man soll sich nicht dopen. Doch in manchen Momenten denke ich mir, dass die Tour de France durch ihre vielen Dopingfälle immer unbeliebter wird, und das ist auch nicht gut.



a) Grenze zwischen Essen und Doping

Jedes Nahrungsmittel ist ja grundsätzlich erlaubt. Doch wo ist überhaupt die Grenze zwischen Essen und Doping? Jedes Nahrungsmittel enthält ja Kohlenhydrate oder Proteine oder beides. Man könnte sagen Kohlenhydrate liefern Energie, also ist das eigentlich ja auch Doping. Genauso könnte man Proteine, die ja bekanntlich für Muskelaufbau verantwortlich sind, als Form von Doping zählen. Bei der Tour zählt es aber natürlich nicht als Dopingmittel, da man ja sonst nichts essen dürfte. Dann gibt es wiederum Dinge, wie Proteinshakes, die sehr nah an der Grenze des Dopings sind.

b) Definition von Doping:

„Beim Doping setzen Sportler verbotene Stoffe ein um ihre Leistung auf unnatürliche Weise zu steigern. Es gibt viele verschiedene Dopingmittel, die jeweils andere Wirkungen haben. Die einen wirken aufputschend, was bedeutet, dass der Mensch der dieses Doping einnimmt nicht mehr viel Schlaf braucht, es setzt Energiereserven frei, die der Körper eigentlich für den Fall der Lebensgefahr bereithält. Nach der Einnahme eines solchen Mittels ist der Sportler vollkommen ausgepumpt. Aber auch viele Sportler und Sportlerinnen nehmen heutzutage Anabolika, die beim Aufbau von Muskeln helfen. Sie leiten sich vom männlichen Hormon Testosteron ab. Durch die Einnahme von Anabolika, entwickelt man Muskelpakete, die man auch durch hartes Training

so nicht entwickeln könnte. Doch da Anabolika von einem männlichen Hormon abgeleitet ist, hat es für Frauen schwere Nebenwirkungen, da sich ihr Körper und ihr Aussehen vermännlichen. Diese Einnahme geht bis zu einem bestimmten Punkt, wo sich der Körper der Frau so vermännlicht hat, das es ihr nicht mehr möglich ist Kinder zu kriegen. Ein anderes Dopingmittel heißt Epo, dieses Dopingmittel ist die Kurzform, des Hormons Erythropoietin. Es dient der Herstellung neuer roter Blutkörperchen.“

Diese Definition ist aus dem Buch: Der Kinder Brockhaus Band1, der Autor ist: Dr.Markus Würmli

Doch es gibt auch Doping, bei dem man keine Substanz zu sich nimmt. Zum Beispiel gibt es Fahrer, die in den Bergen, wo die Luft dünn ist, hart trainieren gehen, und danach lassen sie sich einen halben Liter dieses nun sehr frischen Blutes abnehmen, das sie dann an Tagen an denen alle Fahrer erschöpft sind, spritzen zu lassen. Diese Methode zählt zu Doping, da man sich damit einen unnatürlichen Vorteil schafft. Doch dieses Mittel ist sehr schwer nachweisbar.

Natürlich gibt es noch viele weitere Dopingsorten. Und jedes Jahr werden neue produziert, die man noch nicht kennt.

c) Dopingfälle

Am 28.Juni 1966 wurde die erste Dopingkontrolle durchgeführt. Im darauffolgenden Jahr passierte der erste Todesfall, Tom Simpson starb auf der Etappe zum Gipfel des Mont Ventoux aufgrund der Einnahme von Doping und Alkohol. 1998 entdeckte man die Festina Affäre, dabei handelt es sich um einen Dopingskandal, bei dem alle Fahrer eines der Topteams des Teams Festina, Unmengen an Doping versteckt gehalten haben und alle Fahrer des Teams gedopt waren. Dieser Dopingskandal bewies, dass die Dopingkontrollen dieser Zeit noch nicht die besten waren. Auch ein Luxemburger wurde schon positiv auf Doping getestet, Fränk Schleck wurde positiv auf Diuretikum Xipamid getestet, dieses nutzen die Fahrer oft um eine Dopingaufnahme zu verschleiern. Obwohl Schleck nicht von der UCI gesperrt wurde, nahm ihn seine Mannschaft sofort aus der Tour. In demselben Jahr wurde der größte Dopingskandal der ganzen Geschichte der Tour de France aufgeklärt: Lance Armstrong, der die Tour ganze 7 Mal gewonnen hatte , und das von 1999-2005, wurden im Oktober 2012 wegen systematischen Dopens alle sieben Titel aberkannt,

außerdem wurde ihm lebenslanges Fahrradverbot ausgesprochen, was bedeutet, dass er keine offiziellen Wettbewerbe mehr mitfahren darf.

Aufgrund der vielen Dopingfälle beschlossen die Fernsehkanäle ARD und ZDF, während der Tour 2007 keine Etappen dieser Tour mehr live zu übertragen. Im darauffolgenden Jahr kam es erneut zu massenhaften Dopingüberführungen, sowohl vor als auch während der Tour. Und so beschlossen der ARD und ZDF sich für immer als Liveüberträger zu verabschieden. Das war ein herber Rückschlag für das Marketing der Tour de France.



8) Organisation und Geld

Über dieses Thema ist es sehr schwer viel herauszufinden. Wie viel eine ganze Tour kostet kann man natürlich nicht wissen, erstens steht es nirgendwo, und zweitens bin ich mir nicht sicher ob überhaupt einer es weiß. Doch ich habe so manche interessante Fakten rund um die Finanzen und den Marketing der Rundfahrt.



a) Die Sponsoren und ihre Rolle

Als erstes ist es natürlich wichtig zu wissen, dass die Teams von Firmen gesponsert werden. Diese Firmen finanzieren sozusagen die Mannschaft, indem sie ihnen Geld dafür geben, und das ist viel Geld, damit das Logo ihrer Firma auf den Trikots steht. Natürlich investieren diese Firmen nicht aus Spaß in dieses Fahrradteam. Sie hoffen, dass dieses Team das sie sponsern gute Resultate erzielt, und dann so für das Unternehmen Werbung macht. Also sind das Fahrradteam und das Unternehmen sozusagen voneinander abhängig. Ohne Sponsor bekommt das Team kein Geld. Und der Sponsor der viel Geld investiert hat, geht vielleicht Pleite, wenn die Erfolge ausbleiben.

b) Preisgelder der Tour 2013

Obwohl die 2013 eine Jubiläumsausgabe war (100ste Tour), gab es keine extra Prämien. Für den Gesamtsieg bekam der Gewinner wie immer die stolze Summe von 450 000 €, im Ganzen wird für diese Wertung 1 000 000 € ausgezahlt. Auch der zweite Platz ist gut bezahlt, er bekommt 200 000 €, und der dritte bekommt noch 100 000€. Auch der letzte der Rundfahrt, kann noch 400€ verbuchen. Auch ein Sieg in einer Sonderwertung ist lohnenswert. 25 000 € bekommen jeweils die Sieger in der Sprint- und Bergwertung, für die Sprintwertung werden im Ganzen 145400€ verteilt, für die Bergwertung noch 106750€. 20000€ sind dann noch für einen Sieg in der Nachwuchswertung, wo es insgesamt 66500€ zu ergattern gibt. Aber auch für den Sieger des kämpferischsten Fahrer der ganzen Rundfahrt sind 20000€ drin. Das beste Team der Tour de France bekam stolze 50000€ zugeschrieben.

Doch der größte Teil dieser Preisgelder wandert meist in die Teamkasse. Durch Werbungen verdienen die Fahrer sowieso ein Vielfaches dieser Preisgelder. Doch nicht nur Gelder für Wertungen, die über die ganze Rundfahrt hinweg dauern wurden verteilt. Es gab auch Prämien für die täglichen Etappen. Zum Beispiel bekam man für einen Tag in Gelb 350€ zugesteckt. Ein Etappensieg wurde mit 8000€ belohnt. Der Sieg in einem Mannschaftszeitfahren sogar mit 10000€. Der kämpferischste Fahrer einer Etappe bekam 2000€, das beste Team 2800€. Bei Bergwertungen gab es bis zu 800€ zu gewinnen. Bei einem Zwischensprint sogar bis zu 1500€.

c) Geldstrafen

Doch in der Tour kann man nicht nur bekommen, sondern auch bezahlen, wenn man gegen die Regeln verstößt, hier sind ein paar Beispiele: Wenn ein Fahrer eine Etappe ohne Helm fährt, muss er 130€ Strafe zahlen, außerdem bekommt er einen Punkteabzug in der Pro-Tour-Wertung, das ist eine Wertung, in der jeder Fahrer Punkte bekommt, man bekommt für Siege in Rundfahrten Punkte aber auch für Etappensiege, dabei werden bei wichtigen Rundfahrten wie der Tour de France, dem Giro d'Italia oder der Vuelta a España mehr Punkte verteilt als bei Eintagesrennen, wie zum Beispiel der Amstel Gold race, Lüttich–Bastogne–Lüttich oder Mailand–Sanremo. Diese Helmpflicht existiert seit 2004. Wenn ein Fahrer abkürzt, ist er ebenfalls verpflichtet 130€ zu bezahlen, er wird außerdem sofort von der Tour ausgeschlossen. Wenn sich zwei Fahrer anschieben, beträgt das Bußgeld für beide 32,50€, außerdem bekommen sie eine 10-Sekunden Zeitstrafe. Das Anschieben durch einen Zuschauer kostet 13€.

d) Kostenpunkt einer Etappe

Es ist nicht sehr leicht herauszufinden wie viel eine Etappe kostet, doch hier ist ein Beispiel, das ich gefunden habe. Die Tour de France 2002 startete in Luxemburg. Die 2. Etappe dieser Tour, endete in Saarbrücken. In Saarbrücken wurde 1 Million für diese eine Etappe ausgegeben. Die Saarländer rechneten mit einer Million Zuschauern.

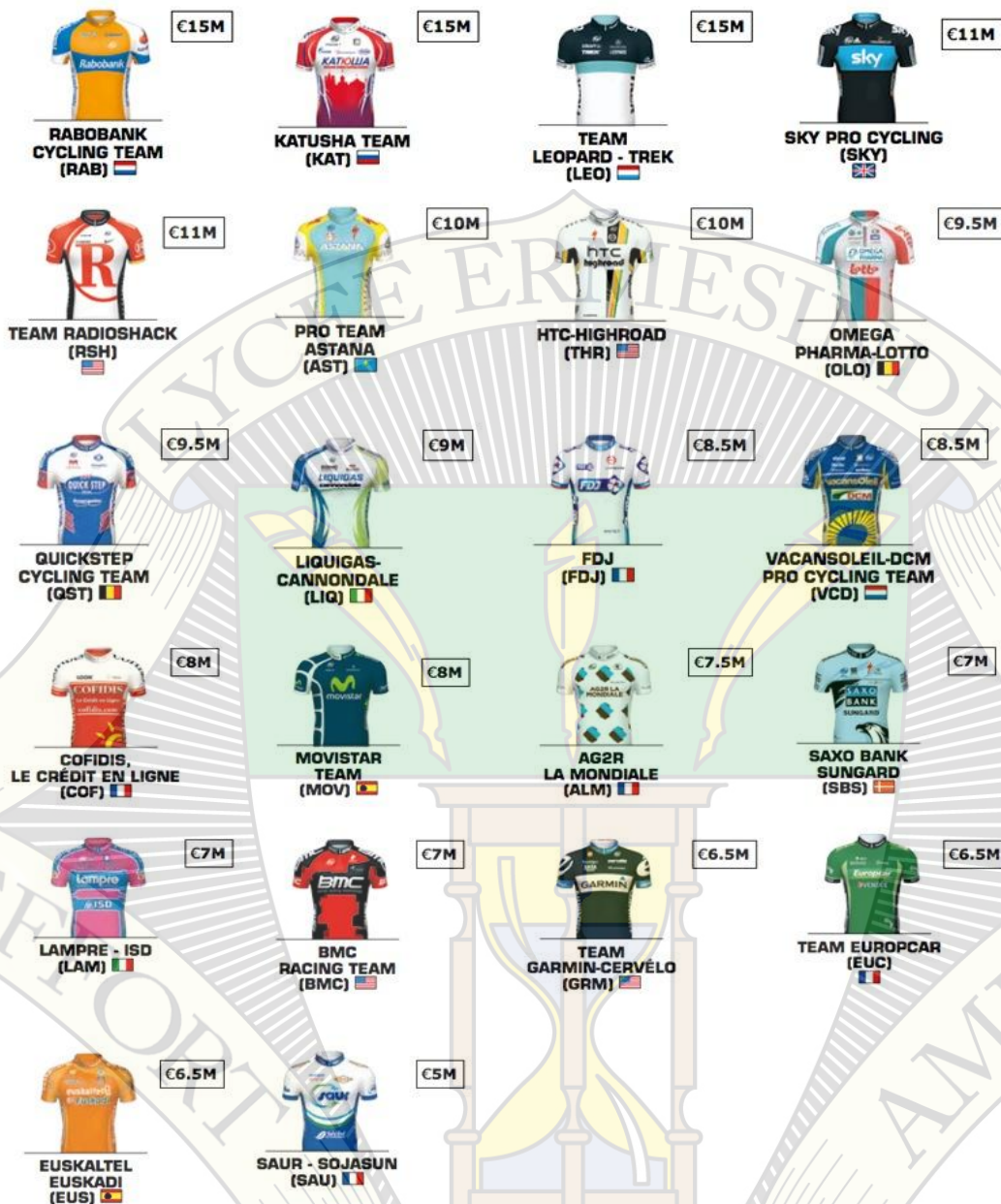
e) Werbung

Doch zu einer richtigen Tour de France gehört natürlich auch die Werbung. Vor jeder Etappe fährt immer eine Werbekarawane dem Feld voraus. Die ASO fordert 7833 Euro für einen Platz in dieser Werbekarawane, man muss sich jedoch mindestens 3 Plätze mieten. So fahren jedes Mal 200 Werbewagen, vor dem Fahrerfeld voraus.

Auch für Werbung im Fernsehen muss man ordentlich bezahlen. Im Jahr 2007 verlangte der deutsche Fernsehsender ARD für eine 30-Sekunden Werbung je nach Ausstrahlungszeitpunkt zwischen 6.200 und 17.400 Euro.



Ein paar Wagen der Werbekarawane



Auf dem Bild sieht man das ungefähre Jahresbudget von 2011, das von den jeweiligen Sponsoren aufgebracht wurde.

f) Finanzielle Wichtigkeit

Aus all diesen Fakten kann man herauslesen, dass die Tour de France ohne Sponsoren nicht auskommen würde, um all diese horrenden Summen zu begleichen. Und somit nicht existieren würde. **Schlussfolgernd würde ich sagen, dass das Marketing bei der Tour de France, eines der wichtigsten, wenn nicht das Wichtigste Thema überhaupt ist.**

9) Quellenangaben

a) Text

- Schröder, Ralf, Nicht alle Helden tragen gelb, 2003, Verlag die Werkstatt
- Tour de France: 100 Rundfahrten – 100 Momente, 2013, Moby Dick Verlag
- http://de.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France
- <http://www.letour.com/le-tour/2013/de/geschichte/>
- http://de.wikipedia.org/wiki/Charly_Gaul
- http://de.wikipedia.org/wiki/Fran%C3%A7ois_Faber
- http://de.wikipedia.org/wiki/Nicolas_Frantz
- http://de.wikipedia.org/wiki/Andy_Schleck
- http://de.wikipedia.org/wiki/Fr%C3%A4nk_Schleck
- <http://radstars.at/radsport,mountainbike,mtb,/strasse/tour-de-france/>
- <http://www.ard-werbung.de/1127.html>
- <http://www.spox.com/de/sport/mehrsport/radsport/tour-de-france/1306/News/zum-tourjubilaum-hundertste-gibt-es-keine-praemienaufstockung-aso-organisator-gibt-bekannt-preisgeld.html>
- <http://radstars.at/25100/tour-de-geld-was-spult-die-tour-de-france-in-die-kassen-von-teams-und-fahrer/>

b) Bilder:

- http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fcommons%2F%2F8%2FEddy_Merckx_Molteni_1973.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fde.wikipedia.org%2Fwiki%2FEddy_Merckx&h=461&w=314&tbnid=SLr7vu3yuu_IGM%3A&zoom=1&docid=-fnuJdP8j19KfM&ei=eTKcU9SZCYKoO_zngNgG&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=342&page=1&start=0&ndsp=54&ved=0CCcQrQMwAA
- http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fcommons%2F5%2F59%2FJacques_Anquetil_1963.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fde.wikipedia.org%2Fwiki%2FJacques_Anquetil&h=1038&w=872&tbnid=HtOBc90uujL5vM%3A&zoom=1&docid=_m8rJcNWSbReqM&ei=KDOcU8OKGcfHPN7ggLAF&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=167&page=1&start=0&ndsp=59&ved=0CCAQRQMwAA
- <http://olivgraphic.files.wordpress.com/2008/07/image-12.png>
- http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fcommons%2F8%2F84%2FTour_de_France_1904.png&imgrefurl=http%3A%2F%2Fde.wikipedia.org%2Fwiki%2FTour_de_France_1903&h=1796&w=1795&tbnid=CM5Mtvq4mgZ0hM%3A&zoom=1&docid=Q5G8ftBUMrEcCM&ei=hjOcU8emLcTeOJGZgKgB&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=63&page=1&start=0&ndsp=50&ved=0CCAQRQMwAA
- http://1.bp.blogspot.com/-FBbl3m0afFw/TsZTs4x9Bpl/AAAAAAAAABeM/Fjh1cl95pyw/s1600/R-carte_jaune-L-AUTO.jpg
- http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww.memoire-du-cyclisme.eu%2Fimages%2Fdossiers%2Fdesgrange_henri.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.memoire-du-cyclisme.eu%2Fdossiers%2Fdos_1936_1.php&h=247&w=196&tbnid=6RI4Q0sPZqT9-M%3A&zoom=1&docid=_EgdYzJ7cOKisM&ei=3jOcU66MC4m3O-nRgTA&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=426&page=1&start=0&ndsp=59&ved=0CCgQrQMwAg
- <http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Ffs01.androidpit.info%2Fass%2Fx90%2F10699790-1372803193340.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.androidpit.de%2Fde%2Fandroid%2Fmarket%2Fapps%2Fapp%2Fcom.DorthaSchrooder.BernardHinault%2>

FBernard-Hinault-Wallpaper&h=800&w=480&tbnid=L4H6wfa-bFFOrM%3A&zoom=1&docid=tjC4CGACf2cQXM&ei=TDSscU9aBNMTOOI_7gYgG&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=1237&page=1&start=0&ndsp=53&ved=0CC4QrQMwAw

- http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fi.telegraph.co.uk%2Fmultimedia%2Farchive%2F02318%2Flance-armstrong-6_2318734b.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.telegraph.co.uk%2Fsport%2Fothersports%2Fcycling%2Flancearmstrong%2F9496174%2Flance-Armstrong-to-be-stripped-of-Tour-de-France-titles-and-banned-for-life-as-he-gives-up-fight-over-drug-charges.html&h=387&w=620&tbnid=ImOSo9g3h0TusM%3A&zoom=1&docid=jai_vO3Rtu1oKM&ei=ADWcU9DIK8nWPPfVgPAL&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=1636&page=1&start=0&ndsp=37&ved=0CCoQrQMwAQ
- [http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fde%2Fthumb%2F2%2F2f%2FLogo-Le_Tour_de_France_\(2013\).svg%2F200px-Logo-Le_Tour_de_France_\(2013\).svg.png&imgrefurl=http%3A%2F%2Fde.wikipedia.org%2Fwiki%2FTour_de_France_2013&h=220&w=200&tbnid=RSIPhZgt8StiqM%3A&zoom=1&docid=QqUV52mdxHf7qM&ei=RDWcU47jJ4LYObLNglgO&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=286&page=1&start=0&ndsp=36&ved=0CB4QrQMwAA](http://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fupload.wikimedia.org%2Fwikipedia%2Fde%2Fthumb%2F2%2F2f%2FLogo-Le_Tour_de_France_(2013).svg%2F200px-Logo-Le_Tour_de_France_(2013).svg.png&imgrefurl=http%3A%2F%2Fde.wikipedia.org%2Fwiki%2FTour_de_France_2013&h=220&w=200&tbnid=RSIPhZgt8StiqM%3A&zoom=1&docid=QqUV52mdxHf7qM&ei=RDWcU47jJ4LYObLNglgO&tbn=isch&iact=rc&uact=3&dur=286&page=1&start=0&ndsp=36&ved=0CB4QrQMwAA)
- <http://tourdefranceorbust.files.wordpress.com/2010/10/lacarte3.jpg>
- <http://06.live-radsport.ch/images/11070818111-tour-de-france-etappe-7-klassische-sprintetappe-vor-dem-zentralmassiv.gif>
- http://06.live-radsport.ch/thumb_uc_188091_506_Tour_de_France_Etape_18_Agnel_Izoard_und_die_historische_Ankunft_am_Galibier.jpg
- http://www.sport1.de/media/_redaktion2012/sportarten_2/radsport_3/tourdefrance2013/etappen470/Etape-16.jpg
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Zeitfahren#mediaviewer/Datei:Lance-Armstrong-TdF2004.jpg>
- http://i00.i.aliimg.com/wsphoto/v2/1012155860_1/2013-TDF-Tour-de-France-font-b-polka-b-font-font-b-dot-b-font-short.jpg
- http://www.cronberg.ch/images/product_images/original_images/282_0.jpg

- http://3.bp.blogspot.com/_2J8uCR3HboE/TRtN2Tm7f3I/AAAAAAAAADfQ/QfrkSYMvRkw/s1600/TDF_REP_BLANC_F_PE493_1_900.jpg
- http://en.wikipedia.org/wiki/Combativity_award_in_the_Tour_de_France#mediaviewer/File:Jersey_red_number.svg
- http://www2.lernspass-fuer-kinder.de/assets/old_stuff/sport/ereignisse/tour/t_2.png
- <http://www.wereldoorlog1418.nl/berichten/lorette/images/1909-winnaar.jpg>
- <http://www.radiojunior.com/images/frantz.jpg>
- http://4.bp.blogspot.com/_2J8uCR3HboE/TRRtUpWfvLI/AAAAAAAAAC6Q/ZaDA5r6XNc0/s1600/300px-GaulCharly.jpg
- http://www.ballymoneycyclingclub.com/images/frank%26andy_schleck.jpg
- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/archive/8/8a/20110327181623!Trikot_Leopard_Trek.jpg
- http://www.abelard.org/france/tour2013/jerseys2013_updated.jpg
- <https://ladycycle.files.wordpress.com/2013/07/sprint-finish-tdf.jpg>
- <http://www.asklubo.com/uploads/attachments/published/12/5348/de/doping-tour-de-france.jpg>
- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3c/Tour_de_Doping.jpg
- <http://www.traditionalfly.de/wp-content/uploads/2014/05/wp-id-geld-im-internet-verdienen.jpg>
- <http://www.fahrradhaus.de/images/tour-haribo.jpg>
- http://de.academic.ru/pictures/dewiki/84/Tour_de_france_2005_21st_stage_01.jpg
- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/archive/a/a6/20080712104911!Logo-Le_Tour_de_France.svg
- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Bradley_Wiggins_Mark_Cavendish_-_2012_Tour_de_France.jpg
- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Tour_de_France_2011_etape_18_profil.png