

TOUR-SPEKTAKEL.
Sagenhafte 15
Millionen Fans
pilgern zu den
Schauplätzen der
Tour de France
quer durch
die Alpen.



Das Leiden der Rad-

TOUR DE FRANCE. 3.630 Kilometer in 21 Tagen: NEWS begleitete Peter Luttenberger auf seinem Höllenritt durch die Alpen.

Laktat kriecht die Beine hoch und macht sie schwer, die Lungen brennen, Blut schießt in den Kopf. Die superschweren Bergetappen der Tour de France in den Pyrenäen und Alpen verlangen einem Profi alles ab. Konzentration und vor allem Kraft.

Nach mehr als 250 Kilometern, nach fünf Stunden Daueranstrengung über drei Bergriesen von mehr als 2.000 Metern müssen die Beine auch beim finalen Anstieg noch mehr als 400 Watt leisten. Fans, die laufend eine Verfolgungsjagd versuchen, können selbst das Bergtempo der Radgiganten keine zwei Meter halten. Mit jeder Serpentine

steigt der Schmerz. Und auch der Lärmpegel.

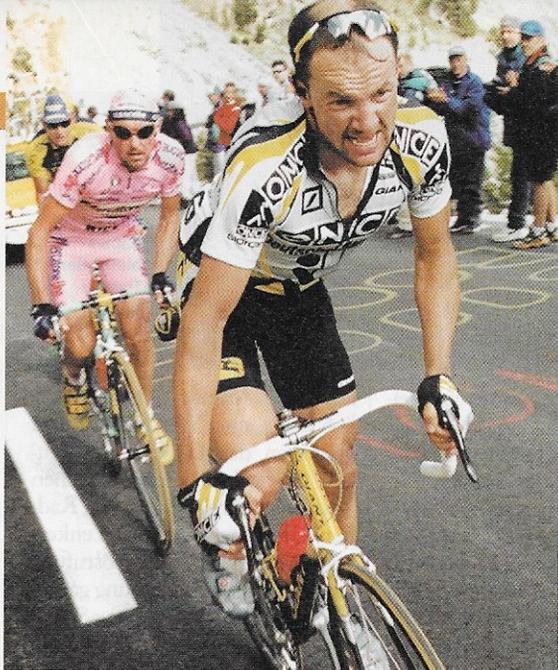
Bis ans Limit. Hubschrauber, Begleitfahrzeuge, Musikfanfaren. Die jubelnden Menschenmassen, die seit Stunden in der klirrenden Kälte ausharren, bilden mitten auf der engen Bergstraße dichte Trauben, geben das Spalier erst im letzten Moment frei. Man fixiert den Vordermann im Feld, geht ans persönliche Limit. Selbst der rote Wimpel, der den letzten Kilometer signalisiert, löst keine Erleichterung aus. Man denkt: Noch immer tausend Meter. Wieder ein paar Minuten mehr Rückstand auf die Spitzengruppe mit den Allerbesten.

Momente, wie sie Peter Lut-

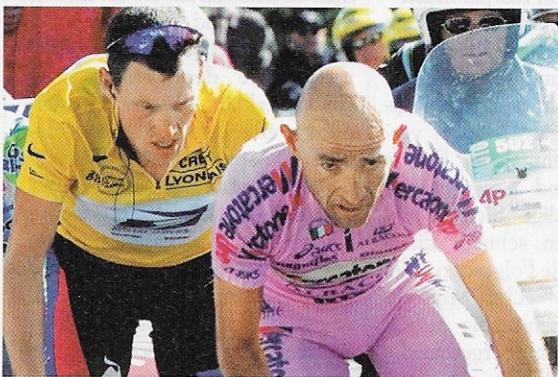
tenberger, Österreichs einziger Teilnehmer bei der diesjährigen Tour de France, erlebt. Aber das schwierigste Etappenrennen der Welt – 3.630 Kilometer in 21 Tagen quer durch Frankreich – steht ganz im Bann des US-Superstars Lance Armstrong und des italienischen Bergspezialisten Marco Pantani. Für den Österreicher Luttenberger, nach den Pyrenäen zwischenzeitlich sogar auf Platz fünf der Gesamtwertung, bleibt dennoch nur ein Platz im Schatten der ganz Großen. Auch wenn er nach wie vor Bestklassierter seines spanischen Once-Rennstalls ist. Sein Teamkapitän Laurent Jalabert oder Abraham Olano sind weit abgeschlagen.

Bei der ersten Alpenetappe von Dragnignan nach Briançon verliert Luttenberger wieder Zeit. Er hat es eilig, im verdunkelten Teambus zu verschwinden. Einmal mehr ist der 27-jährige Steirer, seit fünf Jahren Profi, mit seiner Leistung unzufrieden: „Nach den vergangenen drei mageren Jahren war ich heuer endlich wieder in Topform. Ich wollte zeigen, was in mir steckt. Jetzt kann ich mir meinen Traum von einem Platz unter den Top 10 abschminken.“

Eine Kämpfernatur. 1996 hatte Luttenberger mit dem 5. Gesamtrang für eine Toursensation gesorgt. Davon hat er auch vor Beginn der Tour 2000 geträumt. Seine selbstkritische Bilanz: „Ich



AUSTRO-STAR. Der 27-jährige Steirer Peter Luttenberger vom Team Once ist heuer Österreichs einziger Teilnehmer beim größten Rad-Event der Welt. Der Bergspezialist ist selbstkritisch: „Noch kann ich mit der absoluten Weltspitze nicht ganz mithalten.“



TOUR-HEROEN. Tour-Dominator Lance Armstrong im gelben Trikot hinter Publikumsliebbling Marco Pantani: Spannende Sprints auf den steilsten Bergstraßen um 450.000 Schilling für den Gesamtsieger.

Giganten

habe zwar Klasse bewiesen, muss aber akzeptieren, dass mir zum Sprung in die absolute Weltspitze noch etwas fehlt. Und ein Armstrong steht zudem noch eine Stufe über allen anderen.“ Once-Teamchef Manolo Saiz rät dem Österreicher jedoch zu Geduld: „Peter ist eine Kämpfernatur. Er hat die richtige Einstellung. Seine Zeit wird schon noch kommen.“

Warten auf die Helden. Briancon, ein idyllisches Alpendorf in 1.335 Meter Höhe, platzt schon vor der Ankunft von Etappensieger Santiago Botero aus Kolumbien an allen Nähten. Tausende Fans aus Frankreichs, Italiens, Deutschlands und Spaniens haben sich teils schon tags zuvor, teils in den frühen Morgenstunden entlang des Ziels die besten Plätze gesichert, Hunderttausende waren es entlang der gesamten Strecke. Dabei berichten täglich 65 mobile

TV- und Radiosender von der Tour – auch von dieser Etappe über sieben Stunden live. Hunderte Campingbusse säumen den Straßenrand, Grünflächen, Gehsteige werden frech zu Parkplätzen umfunktioniert. Eine Polizei-Armada versucht verzweifelt, die jubelnden Massen unter Kontrolle zu halten.

Endlich schiebt sich die „Caravane Publicitaire“, ein aus 250 Fahrzeugen und 600 Entertainern bestehender Show- und Werbezug, den steilen Berg hoch, verkürzt den gedulden Fans das Warten mit kleinen Geschenken und kündigt die baldige Ankunft der Tour-Heroen an. Ab jetzt gibt es kein Entkommen mehr. Alle Straßen werden bis lange nach Rennende für den allgemeinen Verkehr gesperrt sein. Sämtliche Hotels im Umkreis von 100 Kilometern sind restlos ausgebucht.

Und dann geht plötzlich alles ganz schnell. Während die Sieger und Tour-Stars wie Lance Armstrong, Jan Ullrich oder Marco Pantani nach der Zieleinfahrt, von Tausenden Fans, Journalisten, Fotografen und TV-Kameras umringt, den Weg zur täglichen Pressekonzferenz antreten, bahnen sich die restlichen Tour-Teilnehmer fast unbeachtet den Weg zum wartenden Teambus. Auch Luttenberger.

Kilowise Spaghetti. Der Teambus ist ein „rollendes Wohnzimmer“ mit Duschen, Massage-raum, Waschküche und Kühlschränken. Die Teamhotels, in denen später übernachtet wird, sind oft mehr als eine Stunde vom Etappenziel entfernt. Die Fahrt dorthin wird zu einer kurzen Teambesprechung genutzt und einer ersten Energieaufnahme in Form von Spaghetti und kohlehydratreichen Getränken. „Bei einer Bergetape verbrennen wir zwischen 8.000 und 10.000 Kalorien“, erklärt Luttenberger. Das entspricht dem Energiewert von etwa vier Kilo Brot. Pro Etappe schafft Luttenberger (Ruhepuls: 28, Lungenvolumen: 6,3 Liter und mit 1,72 Meter Größe und 60 Kilogramm ein echtes Leichtgewicht) sechs bis acht Weckerln mit Käse oder Schinken, zwei bis drei extrem zuckerhaltige Kuchenstücke und bis zu fünf Liter Flüssigkeit. „Auch nach dem Rennen führen wir nur wenn es wirklich sein muss die Energie in Form von Glucoseinfusionen zu, um den Magen zu entlasten.“

Schmerz lass nach. Das Teamhotel zählt nicht gerade zu den Luxusabsteigern. Dabei gehört Once mit einem Jahresbudget von etwa 150 Millionen Schilling neben Mapei und US Postal zu den reichsten Rennställen im internationalen Radzirkus. „Bett, Dusche und Fernseher sind ohnehin am wichtigsten“, gibt sich Luttenberger bescheiden. Vor dem Hotelingang warten ein paar Journalisten und Fans auf ▶

BIG PLAYER. Tour-Direktor J. Marie Leblanc erfreut sich an ertragreichem Tour-Geschäft.

Das Geschäft mit der Tour

Die Millionenumsätze und wer davon wie viel profitiert

PUBLIKUMSRENNER. Die Doping-skandale der Vergangenheit haben keinen Einfluss auf die Beliebtheit der Tour genommen: Nach Olympia und der Fußball-WM ist die Tour de France der drittgrößte Sport-Event der Welt. 12 bis 15 Millionen Zuschauer fahren zu den Tour-Schauplätzen, um das Ereignis live zu erleben.

MEDIENSPEKTAKEL. 65 Radio- und TV-Stationen berichten in 165 Ländern über die Tour – täglich verfolgen drei Milliarden Menschen das Rennen via Fernsehgerät. Für die TV-Übertragungsrechte in der Zeit von 1998 bis 2003 erhält die Amaury-Tochter „Société du Tour de France“ etwa 628,8 Millionen Schilling. Die Teams hingegen gehen diesbezüglich leer aus.

BIG BUSINESS. Die Haupteinnahmen verbucht die Tour von ihren Sponsoren. Die Amaury Sport Organisation (ASO) veranstaltet insgesamt 28 Radrennen und verbucht dabei einen Jahresumsatz von 524,27 Millionen Schilling – der stammt allerdings zu 80 Prozent von der Tour de France. Die vier Hauptsponsoren Crédit Lyonnais, Fiat, Coca-Cola und Champion investieren jeweils 42 Millionen, die offiziellen Partner (Festina, Nike, France Télécom usw.) steuern jeweils 14,7 Millionen zum Budget bei, die „Offiziellen Lieferanten“ etwa sechs Millionen Schilling.

PREIS DER QUAL. Das Gesamtpreisgeld der Tour de France beträgt 31,5 Millionen Schilling. Der Sieger erhält 450.000 Schilling – exklusive jener Gelder, die schon während der Tour täglich in Form von Prämien ausbezahlt werden. Der Top-Verdiener im Radzirkus ist übrigens Lance Armstrong mit jährlich 90 Millionen Schilling. Peter Luttenbergers Jahreseinkommen wird auf rund zehn Millionen Schilling geschätzt.

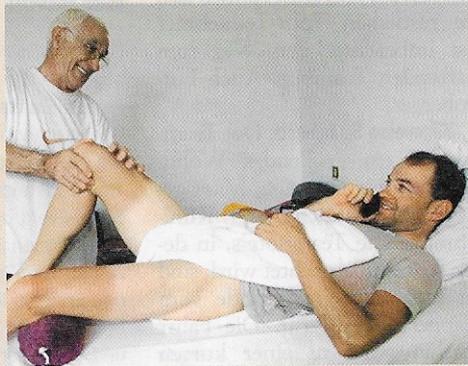


Ein Tour-Tag im Zeitraffer

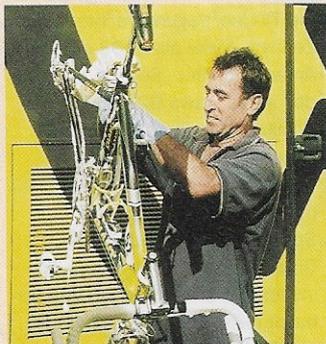
BACKSTAGE. NEWS begleitet Peter Luttenberger 24 Tour-Stunden.



STARTKLAR. Letzter Check vorm Rennen.



ENTSPANNUNG. Bei der Massage kann „Lutte“ erstmals nach der Anstrengung so richtig entspannen.



RAD-CHECK. Die Mechaniker richten die Rennräder für den nächsten Tag.



STRETCHING. Geschmeidige Muskeln vermindern Verletzungsrisiko.

Essen, Rad fahren, Massieren, Essen, Schlafen – die Eckpunkte eines durchschnittlichen „Arbeitstages“ von Peter Luttenberger bei der Tour. Etwa drei Stunden vor dem Start steht der Südsteirer auf. Es folgt ein ausgiebiges Frühstück: Müsli, Sojamilch, Joghurt und wahre Energiespender wie Reis, Pasta, Eier und Palatschinken. Luttenberger: „Schon in der Früh musst du reinhauen, was geht. Essen ist das Wichtigste. Kommt einmal der Hunger, ist es zu spät.“ Danach verschwinden die Fahrer nochmals in ihren Zimmern, um sich umzuziehen und Beine wie den gezeichneten Hintern mit Spezialcremes zu versorgen und die Koffer zu packen.

Am Startort werden ein letztes Mal die Räder gecheckt, und der Ohrstöpsel, über den er während des Rennens vom teameigenen Begleitfahrzeug aus An-

weisungen erhält und über den Rennverlauf informiert wird, montiert. Luttenberger: „Eine nützliche, wenn auch etwas lästige Innovation.“

Im Zieleinlauf bleibt keine Zeit zum Feiern. Die Teams werden sofort ins Hotel gebracht. Punkt eins im genau festgelegten Abend-Zeitplan: eine einstündige Massage, gefolgt von einer Stretching-Einheit. Die restliche Zeit vor dem Abendessen wird zum Telefonieren, Fernsehen oder Schlafen genutzt. Luttenberger: „Ich studiere auch nochmals den Streckenplan für den nächsten Tag.“

Während sich die Fahrer zu erholen versuchen, bereiten die Team-Mechaniker die Rennmaschinen für den nächsten Tag vor – nach den Wünschen der Fahrer.

Das gemeinsame Abendessen beginnt schließlich um 20.30 Uhr. Luttenbergers Tour-Tag endet meist erst gegen 23 Uhr.



ABENDESSEN. Pasta, Olivenöl & Parmesan.



TRÜGERISCH. Für Panoramablicke bleibt den Tour-Giganten keine Zeit.

ein Erinnerungsfoto mit einem der Tour-Helden. Müdigkeit und Anspannung drängen die Fahrer aber bald auf die Zimmer. Luttenberger wird bereits von Masseur Emilio erwartet. „Nach den schweren Etappen lasse ich mich oft zwei Stunden durchkneten. Es ist ein herrliches Gefühl, wenn der Schmerz unter den Händen des Masseurs aus dem Körper fließt.“

Luttenberger hat bislang Glück gehabt, ist von den zahlreichen Massenstürzen und den daraus resultierenden Hüftprellungen, Kapselrissen oder gar Brüchen verschont geblieben: „Jeder Fahrer kommt während einer Etappe öfter in brenzlige Situationen. Stürze passieren schnell: Einer fällt, touchiert die Folgenden. Wie beim Domino.“ Um Muskeln und Sehnen geschmeidig zu halten, schließt Luttenberger an die Massage eine halbe Stunde Stretching an. Danach vertreibt er sich die Zeit bis zum Abendessen mit leichter Kost: fernsehen, telefonieren, dösen. „Der Kopf muss frei werden. Ganz nach dem Motto: Weniger ist mehr. Selbst Lesen ist schon zu anstrengend.“

Rollende Werkstatt. Während sich Luttenberger an diesem Tag erst mal entspannt, wirft NEWS einen Blick in die technische Abteilung des Radrennstalls. Einer der insgesamt drei Teambusse entpuppt sich als rollende Werkstatt. Drei Mechaniker waschen, ölen und reparieren die Rennmaschinen der Radathleten. Jeweils fünf Räder stehen Luttenberger und seinen Teamkollegen zur Verfügung: zwei mit Aluminiumrahmen und acht Kilogramm Gewicht für die normalen Etappen, ein Stahlrahmenrad für extreme Straßen, ein Bergrad mit nur 6,5 Kilogramm Gewicht und eine Zeitfahrmaschine. „Jedes der Räder ist auf Physiognomie und Fahrtechnik seines Besitzers genauestens abgestimmt“, erklärt Mechaniker Faustino Munoz. „Seit Saisonbeginn haben wir an den Feinheiten für die optimale Aerodynamik gearbeitet.“ Im Gegensatz zu vielen anderen Rennställen verzichtet Once auf Wind-

kanaltests. Munoz: „Die unnatürlich konstanten Windverhältnisse verzerren das Ergebnis.“ Teamchef Saiz gab nach ausföhrlichen Tests bei einem italienischen Radhersteller eigens designte Lenkerhebel in Auftrag. Feine Abstufung und optimale Übersetzung garantiert die neueste 20-Gang-Schaltung von Campagnolo. „Der Rahmen ist deutlich kürzer als früher, Steuerrohr und Sitzrohrwinkel sind heute genau an die Hebelverhältnisse der Fahrer angepasst“, erklärt Munoz. Kostenpunkt einer solchen Rennmaschine: knapp 60.000 Schilling.

Besuch von zuhause. Punkt halb neun findet sich die gesamte Mannschaft zum Essen ein. Die „Société du Tour de France“ hat für jedes Teamhotel einen Koch abgestellt, der die hoteleigenen Küchen über die besonderen Ernährungsgewohnheiten der Rennfahrer instruiert. Fixpunkt im Menüplan: einige Kilogramm Pasta mit Olivenöl und Parmesan. Dazu viel Salat, frisches Obst. Während sich die Teamkollegen nach dem Essen kurz die Beine vertreten, empfängt Luttenberger an diesem Abend den lang ersehnten Besuch aus seinem Wohnsitz Monaco: seine brasilianische Frau Christina samt Nachwuchs, der zweijährigen Tochter und dem erst vier Wochen alten Sohn.

Der nächste Tag beginnt um sechs – mit einem ausgiebigen Frühstück (siehe Kasten), Abfahrt ist um punkt acht Uhr. Auf dem Weg zum Start hält Saiz eine kurze Ansprache und gibt Anweisungen an das Team. Auch in den frühen Morgenstunden bleiben die Fahrer vom gewaltigen Zuschauer- und Presserummel nicht verschont – Blitzlichtgewitter, Mikrofone und um Autogramme bettelnde Fans begleiten die Tour-Helden bis zum „Signing on“-Podium.

Und dann geht's auch schon wieder los: 180 Kilometer von Briançon nach Courchevel, mit einem 20 Kilometer langen Schlussanstieg. Mit Steigungen von bis zu zehn Prozent.

NINA KREUZINGER ■