

Redan då det första tramptaget togs år 1903 **TILLDROG SIG TOUR DE FRANCE ETT HYSTERISKT PUBLIKINTRESSE.** Och samtidigt som liv gick till spillo, och legendarer skapades, växte sig det det franska cykeloppet tom. större än cykelsporten själv.

# FRÅN VANSINNESFÄRD TILL "LE TOUR"



*1913. Tourhjälten Eugène Christophe tvingades på sin väg till Paris själv svetsa ihop en trasig framgaffel. Sex år senare var han den förste cyklisten att bära den gula ledartröjan.*

**N**u syntes han. Vid 14-tiden den 19 juli 1903 dök en cyklist upp på landsvägen sydväst om Paris. Hans ljusa, långarmade ylletröja blänkte i solskenet. Folk kände igen honom på den rutiga kepsen och mörka mustaschen. Jubel och applåder mötte honom.

Maurice Garin vinglade fram, så trött var han. Dagens etapp från Nantes var 47,1 mil lång, men ju närmare han kom målet i Ville-d'Avray i Paris västra utkant, desto tätare blev åskådarleden. Uppskattningsvis 100 000 människor hade samlats för att ta emot denne cyklist som under de senaste veckorna skapat cykelfeber.

32-årige Garin cyklade i triumf mot Paris: vinnaren av dagsetappen och därmed historiens förste cyklist som kom i mål i Tour de France. Det var Garins tredje etappseger i loppet som han därmed också vann totalt. På Parc des Princes cykelvelodrom hade 20 000 människor köpt biljett för att hylla Garin och de 20 andra cyklisterna som kom i mål.

Garin sammanlagda vinnartid på de sex etapperna blev 94 timmar och 33 minuter. Hans genomsnittsfart var 27,67 km/h. Rätt imponerande för den 64 kilo tunga cyklisten som trampade på en 16,5 kilo tung La Française-cykel – plus packning. Totalvikten låg på cirka 25 kilo.

Inne på velodromen tog Garin emot sin förvältjanta segerpremie på 6 075 franc. Han förklarade efter strapatserna: ”Mitt minne av loppet är suddigt. Nu efteråt känns de 250 milen som en enda grå linje. Och jag hade det jobbigt längs vägen. Jag törstade, jag var nära att bryta, jag grät mellan Lyon och Marseille ...”

### Rivalitet i stor skala

18 dagar tidigare hade 60 cyklistar gett sig iväg från Paris mot Lyon. Ivägskickade som upptäcktsresande i främmande land. Etappmålen hette Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes och Paris.

Inne på velodromen i Parc des Princes följde en lättad Henri Desgrange publikens förtjusning. Desgrange var chef-



1903. Maurice Garin skriver odödlig cykelhistoria då han år 1903 på Parc des Princes-cykelbana tar emot hyllningarna som den förste Tour de France-vinnaren.

**”De 250 milen känns som en enda lång grå linje. Och jag hade det jobbigt längs vägen. Jag törstade, jag var nära att bryta, jag grät mellan Lyon och Marseille ...”**

*Den första tourvinnaren, Maurice Garin, 1903*

redaktör för sporttidningen L'Auto, och loppet var hans stora satsning för att överleva konkurrensen med den ledande sporttidningen, Le Vélo.

I Garin fick Desgrange en stjärna som lyckades skapa nationell hysteri inför lop-

pet. Folk hade kastat sig över alla reportage från loppet där cyklisterna ibland fick trampa iväg i nattens mörker. Under de tre juliveckorna steg L'Autos upplaga till mer än 65 000 exemplar per dag mot normala 20 000 ex.

Vid avslutningsetappen i Paris låg upplagan på hela 130 000 ex.

Desgrange kunde nöjt gå hem till redaktionen och skriva en triumferande krönika: ”Vi har demonstrerat det bästa sättet att engagera det franska folket på, det bästa sättet att sporra till rivalitet, ▶



av Joakim Jakobsen. Foto: Scanpix, Polfoto, Getty Images

krafturladdning och viljestyrka i riktigt stor skala.”

En av idrottshistoriens allra största succéer hade grundlagts. Och 110 år efter Garins seger kan Tour de France titulera sig världens största årligen återkommande idrottsevenemang. Ett megaevenemang med en budget på 100 miljoner euro som i följd följdes av 3,5 miljarder tevetittare i 190 länder under de tre veckor som loppet rullade fram genom Europa och visades i teve.

### Höga berg – utan växlar

Från 1903 växte arrangemanget under de följande åren med nya inslag och ett intresse som ökade explosivt. En avgörande händelse för loppets utveckling inträffade 1909. Det var en usel sommar med blåst och regn; det snöade tom. i bergskedjan Vogeserna i nordöstra Frankrike. Ända sedan starten 1903 hade loppet varit en kapplöpning med deltagarna utspridda längs sträckan, ensamma eller i små klungor. Etapperna var ofta 30–40 mil långa, vilket gjorde att cyklisterna kom i mål med flera timmars mellanrum.

Kylan och blåsten 1909 ändrade på det. Flertalet av cyklisterna samlades längs vägen i en stor klunga där de tog skydd av varandra i ovädret och sparade kraft genom att köra i formation. Cykelklungan, le peloton, hade skapats – den förhärskande ordning som de mest ambitiösa cyklisterna idag försöker bryta sig ur. Därmed uppstod också utbrytningsförsöken, l'échappée, som det kanske allra mest fångslande inslaget i touren.

Redan året därpå införde Desgrange nya inslag och dimensioner som ställde ännu högre krav på cyklisterna: de tuffa bergsetapperna. Först Pyrenéerna 1910, därefter Alperna 1911.

De höga bergen ställde nya krav även på utrustningen. Som Alphonse Steinès, mannen som låg bakom idén att ta med Pyrenéerna i touren, skrev efter 1910 års upplaga: ”Det är inte otänkbart att vi en dag kommer att få se Tour de France



1925. Belgaren Albert Dejonghe på väg uppför de höga bergen mot en femteplats totalt. År 1925 fick cyklisterna tillryggalägga 543 mil – ca 200 mil längre än dagens strapatser.

genomföras på cyklar med multisystem.”

Växlar, med andra ord.

Henri Desgrange gillade emellertid inte detta. Som gammal bancyklist saknade han medvetenhet om landsvägscyklisternas strapatser och ansåg att olika former av växlingssystem skulle upphäva styrkeskillnaderna mellan cyklisterna. Desgrange höll fast vid sitt förbud tills han avgick som chef för touren 1936. Hans efterföljare införde fler cykelväxlar direkt.

### På jakt efter den gula tröjan

Efter fyra års uppehåll pga. första världskriget skickade Desgrange år 1919 ut 68 cyklist i ett krigshärjat franskt landskap.

Det var brist och ransonering på nästan allt, så arrangörerna fick fabrikanter-

**”Vi kommer att få se många tuffa bataljer om att besitta denna gula tröja ...”**

*Henri Desgrange, 1919*

na att samarbeta om leveranserna av material: vissa fabrikanter levererade däck, andra tog fram kedjor och ramar. Man lyckades samla ihop 68 cyklar och alla cyklisterna fick likadana grå tröjor.

I 1919 års upplaga låg den extremt populära Eugène Christophe i täten, men publiken längs sträckan hade svårt att få ögonen på Christophe i det grå myllret.

Därför meddelade Henri Desgrange skyndsamt på framsidan av L'Auto – som

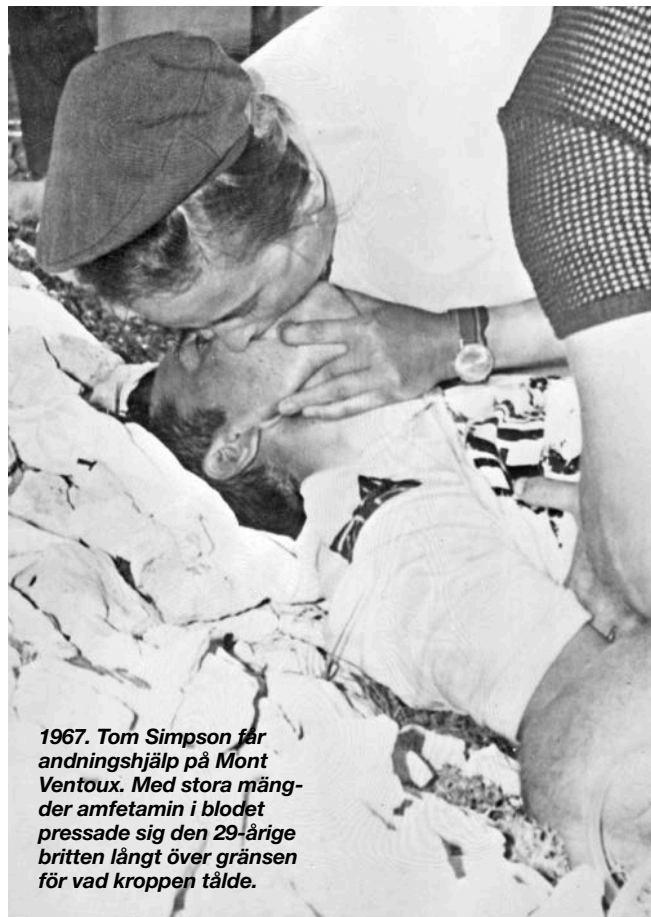




1938. Det tyska landslaget. 1930 infördes regler som innebär att endast landslag fick delta i stället för lag kontrollerade av cykelfabrikanter som tidigare.



1952. Första året med dagliga tevesändningar från touren. 1960 var antalet tevetittare fler än de åskådare som kantade vägarna.



1967. Tom Simpson får andningshjälp på Mont Ventoux. Med stora mängder amfetamin i blodet pressade sig den 29-årige britten långt över gränsen för vad kroppen tålde.

alltid hade tryckts på gult tidningspapper – inför den elfte etappen från Grenoble till Genève: ”Jag har förärat den tappra cyklisten Eugène Christophe en särskild gul tröja. Som alla vet har tävlingsledningen beslutat att den cyklist som leder loppet ska bära en tröja i L’Autos färg. Vi kommer att få se många tuffa bataljer om att besitta denna gula tröja!”

År 1930 införde Henri Desgrange ett helt nytt tävlingsformat – en viktig ändring som speglade dåtidens starka nationalism. Nu fick cyklisterna delta som landslag – den individuella cykelsporten hade plötsligt blivit en lagsport som kämpade för respektive nations intressen.

Landslagsmodellen fortsatte ända fram till 1962. Men också i andra aspekter

påverkades Tour de France av 30-talets politisk-ekonomiska utveckling. Efter börskraschen i New York i oktober 1929, spred arbetslösheten sig som pesten under 30-talet. Bland de stora sysselsättningsprojekten i Frankrike inleddes en rad omfattande vägbyggen. De nyanlagda vägarna ledde konkret till att tidsskillnaden mellan cyklisterna i touren krympte: år 1929 slutade tian i loppet två timmar och 17 minuter efter vinnaren – 1939 var tidsavståndet mellan ettan och tian i loppet endast 49 minuter.

Ett annat politiskt beslut under 30-talet hade också ett stort inflytande på tourens utveckling: folk fick ett par veckors lagstadgad semester och åskådarleden längs tourens sträckning mångdubblades.

### Farmaceutisk storhetstid

Efter andra världskriget fanns det ett behov i Europa av starka tourcyklister som likt odmjuka hjältar kämpade med blicken riktad mot ett mål långt fram. Trots förstörda vägar och ransonering av i stort sett allt, kom touren i gång igen redan år 1947. Den nervösa, svåra efterkrigstiden formade snabbt ett galleri av karaktärsstarka legender: Coppi, Bartali, Bobet, Kübler, Koblet, Ockers och Gaul. Via radion förmedlades berättelser om dessa stora namn ut över kontinenten, och fr.o.m. 1948 började de första tevebilderna visas från de franska vägarna.

Under den europeiska förbrödringen passade tourledningen på att arrangera delar av loppet utanför Frankrikes gränser ▶



som en markering av god grannsämja. 1947 gick de första tre etapperna i Bryssel och i Luxemburg, och 1954 gick starten för första gången i utlandet, i Amsterdam.

Men denna guldålder i touren var också en farmaceutisk storhetstid. Många var genomdopade och vid flera tillfällen under 50-talet var loppet nära att drabbas av svåra tragedier, då klungvis med cyklister körde utför de stekheta bergssidorna.

Först så sent som 1966 infördes dopningsförbud och stickprovskontroller, men det var först efter britten Tom Simpsons dödsfall på Mont Ventoux 1967, som problemet började tas mer på allvar.

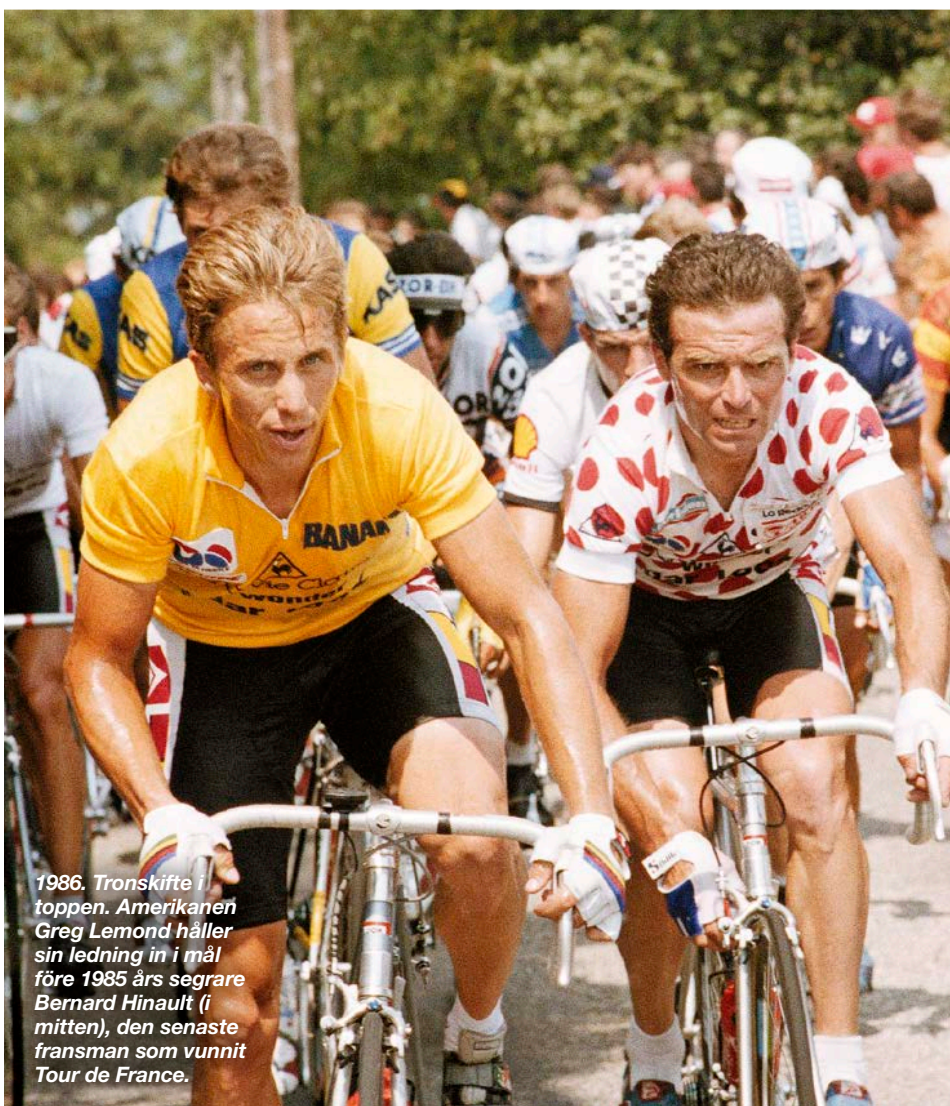
Från 1968 införde man obligatoriska dopningskontroller, men under flera år rådde en tyst överenskommelse mellan tourledningen och cyklisterna om dopning, vilket skapade ett allt större avstånd mellan utövarna och deras publik.

Det fanns för övrigt en ny och större publik, trots att den hade minskat längs vägarna. Folk hade fått råd att köpa teve och det gjorde att många stannade inne. I början av 50-talet mötte ca en tredjedel av hela Frankrikes befolkning upp tourcyklisterna vid väggkanten, men redan 1960 var antalet tevetittare fler än åskådarna längs sträckan.

### Profvsstallen gör entré

L'Auto hade nu bytt namn till L'Équipe, och man bildade ett speciellt tourföretag: ASO. Utvecklingen hade gett touren stora ekonomiska problem och något måste göras. 1962 avskaffades nationsmodellen och i stället gjorde de sponsrade profvsstallen sitt intåg.

Tourens jakt på intäkter visade sig dock bli för mycket för cyklisterna. 1978 drabbades loppet för första gången av en strejk bland cyklisterna, vilket bl.a. gjorde att en etapp fick strykas. Cyklisterna var missnöjda med att arrangörerna sålde ut etappmålen till olika städer så att tävlingsdagarna i praktiken blev uppdelade i halva etapper.



1986. Tronskifte i toppen. Amerikanen Greg Lemond håller sin ledning in i mål före 1985 års segrare Bernard Hinault (i mitten), den senaste fransman som vunnit Tour de France.

De halva etapperna avskaffades snabbt, men tourchefen Goddet, som hade avlöst Desgrange år 1937, stod fast vid tourens grundstenar. Mitt under strejken 1978 kom en förvarning från Goddet: "Tour de France är och förblir Tour de France. Det är nödvändigt att behålla de omänskliga inslagen i touren. Det är nödvändigt med överdrifter."

### Gräver guld i teve

Goddet kunde nu glädja sig åt att ekonomin förbättrats. Under 80-talet liberaliserades den franska och den internationella tevemarknaden, och tourledningen

**"Tour de France är och förblir Tour de France. Det är nödvändigt att behålla de omänskliga inslagen i touren. Det är nödvändigt med överdrifter."**

*Tourchefen Jacques Goddet, 1978*

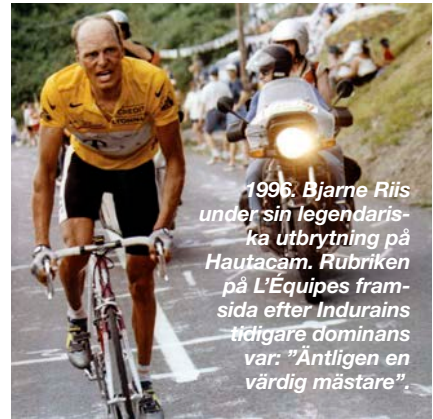
ingick flera lukrativa avtal. Det franska loppet spred sig via teven över världen.

Trenden gick också i andra riktningen: världen kom till Frankrike. Varken Goddet eller någon annan hade kunnat föreställa sig detta, men då australiern Phil Anderson 1981 tog över den gula ledartröjan som förste ickeeuropé, var det en indikation om en kommande invasion av Frankrike. Senast en fransman vann tour-





1996. 90-talet var robotarnas årtionde och cyklisterna hade rymdhjälm, täckta hjul, puls- och wattmätare.



1996. Bjarne Riis under sin legendariska utbrytning på Hautacam. Rubriken på L'Équipe's framsida efter Indurains tidigare dominans var: "Äntligen en värdig mästare".



2013. Global prisfall i den 100:e upplagan. Överst britten Chris Froome, till vänster tvåan Nairo Quintana, Colombia, och till höger trean Joaquim Rodríguez, Spanien.

en var 1985 då Bernard Hinault stod överst på prispallen i Paris. Av de 28 upplagorna under åren 1986–2013 vann loppet av engelskspråkiga cyklister 14 gånger och av spanska cyklister tio gånger.

Från 80-talet och framåt strömmade profiler av alla nationaliteter in i startfältet. Touren hade blivit global. År för år betalade allt fler länder för rättigheter till tevesändningarna. Succén under 90- och 00-talen präglades dock av en paradox: å ena sidan en allt större publik, å andra sidan en allt lägre tillit för aktörerna. Men oavsett hur många dopningsskandaler som avslöjades försvann aldrig intresset.

För även om rymdhjälm, wattmätare, täckta hjul och pulsklockor karakteriserar tourens deltagare nuförtiden, så gick

touren in i det 21:a århundradet med samma grundförutsättningar som det barbariska kraftprov som Maurice Garin och hans kolleger startade år 1903. En tuff utmaning som kräver en extrem styrka, uthållighet och överblick av toppaktörerna. Och publiken kan fortsätta att beundra samma egenskaper – förutom cyklisternas numera formidabla tekniska förmågor – som åskådarna längs vägarna till Ville-d'Avray i juli 1903 imponerades av hos Maurice Garin: en fantastisk förmåga att kämpa i motgång.

I fjol gick den 100:e upplagan. En het nyhet var att franskan hade bytts ut mot engelska som tourens arbetspråk – även de franska cyklister talade engelska.

Men loppet är trots allt fortsatt franskt.

Och efter 110 år lever Tour de France inte bara i bästa välmåga. Det franska loppet är större än cykelsporten som sådan. □

### TOUREN I SIFFROR 2013

- 121** tevestationer i **190** länder
- 3,5 miljarder** tevetittare (3 veckor)
- 12 miljoner** åskådare längs banan
- 4 500** tourmedarbetare
- 2 400** bilar och lastbilar
- 2 000** mediebevakare
- 260** tevekameror längs banan
- 23 000** poliser

(Källa: ASO)

