

**Continental**   
The Future in Motion

# BONJOUR TOUR!

Magie und Mythos des größten jährlichen Sportevents der Welt.

# INHALT

KLICKEN &amp; LESEN



3

## LE TOUR MAGNIFIQUE

Ein leidenschaftlicher Blick auf das größte jährliche Sportevent der Welt.

## „VÖLLIGE EKSTASE“

Mit dem Job ganz nah ans Geschehen: zwei Mitarbeiter von Continental und ihre Leidenschaft für die Tour de France.

12

## TOUR DE FUN

Ein Traum, der in Erfüllung geht: Bei jeder Etappe fahren acht „Young Cadets“ im unmittelbaren Umfeld der Profis.

18

## SO SEHEN SIEGER AUS

Sieben Teams starten bei der diesjährigen Tour de France auf Fahrradreifen von Continental.

21

## AUF PET-FLASCHEN ZUM GIPFEL

Continental rüstet alle Begleitfahrzeuge der Tour de France mit Reifen aus - sicher und nachhaltig.

25

## DIE GROSSE FREIHEIT

Fahrradfahren liegt im Trend: E-Bikes und Lastenfahrräder, Sharing-Bikes und Fahrradstraßen erobern weltweit die Städte.

29

## TOUR DE HÜPFBALL

Bonanzarad, historisches „Penny-Farthing“ oder Hüpfball - die verrücktesten Sportgeräte auf den Etappen der Tour de France.

32

# LE TOUR MAGNIFIQUE

Die Tour de France ist das größte jährliche Sportereignis der Welt. Insgesamt 3492 Kilometer legen die Athleten in diesem Jahr bei der dreiwöchigen Rundfahrt auf ihren Rädern zurück – viele Teams mit handgefertigten Reifen von Continental.

**Über Gebirgspässe, durch Sonnenblumenfelder – und über spektakuläre Brücken führt die Frankreichrundfahrt. So wie 2023 auf der Etappe zwischen Moirans-en-Montagne nach Poligny.**

**Der Grand Départ am ersten Tag der Tour de France führt das Radrennen traditionell auch an Orte außerhalb Frankreichs. 2023 startete die Tour im fahrradverrückten Baskenland, im spanischen Bilbao, wo es auch am Guggenheim Museum vorbei ging. Dieses Jahr beginnt die Tour in Italien, in Florenz.**



Die Faszination der Tour ist eine Mischung aus sportlichen Höchstleistungen und Sightseeing deluxe. Hier rast das Fahrerfeld im vergangenen Jahr am zweiten Tag - noch in Spanien - von Vitoria-Gasteiz nach San Sebastián.



**Favoriten unter sich: Der Däne Jonas Vingegaard (rechts) und der Slowene Tadej Pogačar kämpfen im Jahr 2023 um den Gesamtsieg. In den Pyrenäen auf Etappe 6 sind sie noch gleichauf. Am Ende setzt sich der Däne durch.**





**Gelb ist die Farbe des Sommers:  
Die Tour de France führt die Athleten tradi-  
tionell auch durch die schon von Vincent van  
Gogh in Szene gesetzten Sonnenblumenfel-  
der Südfrankreichs. Continental ist als ex-  
klusiver Partner des Sportevents mittendrin  
- auch in der Karawane, die vor dem Peloton  
die Strecke abfährt und Geschenke an die  
Fans verteilt.**

**Kopf hoch: Der Fahrern - und ihren Rädern - werden Höchstleistungen abverlangt, wenn es im rasanten Tempo über Kopfsteinpflaster geht, so wie 2023 auf der Etappe nach Belleville-en Beaujolais. Dieses Jahr wird das Fahrerfeld auf der 9. Etappe rund um Troyes 32 Kilometer auf unbefestigten Schotterpisten fahren.**





**Highlights in der Höhenluft:  
Die Bergetappen sind für Fahrer  
und Fans der Gipfel der Gefühle.  
Insgesamt müssen die Athleten  
bei der Tour 2024 exakt 52.230  
Höhenmeter bewältigen.**





**Finale auf Abwegen: Wegen der Olympischen Spiele, die 2024 wenige Tage nach Ende der Tour in Paris starten, wird die Frankreich-Rundfahrt zum ersten Mal in 119 Jahren nicht in der französischen Hauptstadt enden, wo das Fahrerfeld sonst auf den Champs-Élysées seine letzten Runden dreht. Die finale Etappe führt dieses Jahr nach Nizza.**

**Gewinner in Gelb:** Im vergangenen Jahr fuhr der Däne Jonas Vingegaard im gelben Trikot des Siegers über die Ziellinie. Dahinter landeten in der Gesamtwertung der Slowene Tadej Pogačar (links) und der Brite Adam Yates (rechts). Die finale Etappe führt dieses Jahr nach Nizza.

↑  
TOP



## „Völlige Extase“

Continental ist einer der Hauptsponsoren der Tour de France. Auch die Angestellten brennen für das wichtigste Radrennen der Welt. **Tobias Rahn**, Produktmanager für Pkw-Reifen, und **Franziska Meyer** aus der Unternehmenskommunikation bei Continental, sind Fans der Tour und begeisterte Rennradfahrer. Ihre Jobs brachten sie schon ganz nah ans Geschehen. Im Gespräch unter Fans berichten sie von ihrer Leidenschaft.



**29.6. und 21.7. – für Fans der Tour de France sind Start und Zielankunft des Rennens die Daten des Jahres 2024. Habt Ihr die auch schon im Kalender notiert?**

**Franziska Meyer:** Im Hinterkopf habe ich die Daten immer. Ich verfolge die Tour seit Jahren. Insbesondere die Bergetappen.

**Tobias Rahn:** Geht mir auch so. Ich gucke mir vorher immer schon das Streckenprofil an und schau', wann die Bergetappen gefahren werden. Die ikonischen Pässe, die streiche ich mir auf jeden Fall an.

**52.230 Höhenmeter legt das Fahrerfeld der Tour de France dieses Jahr im Laufe der 21 Etappen zurück.**

**Meyer:** Einfach beeindruckend!

**Rahn:** Und anstrengend. Ich bin mit einem Freund vor ein paar Jahren einige Pässe der Tour nachgefahren. Den Mont Ventoux dreimal hoch und runter – danach war ich fix und fertig.

**Der Berg in der französischen Provence gehört zu den berühmt-berüchtigtsten der Tour de France. Wie ist das, solche Tour-Klassiker selbst nachzufahren?**



Foto: Privat

**Rahn:** Entschuldigt das einfache Wort: Geil. Man taucht förmlich in die Geschichte ein. Du siehst auf der Straße noch die Fahrernamen, die mit Farbe auf die Straßen geschrieben wurden im Laufe der Jahre.

**Meyer:** Freunde von mir sind auch schon einige Pässe abgefahren. Ich selbst habe es noch nicht geschafft. Den Alpe d'Huez bin ich zumindest virtuell im Simulator schon mal nachgefahren.

## Und reizt es Dich, das virtuelle Erlebnis auch Realität werden zu lassen?

**Meyer:** Ja, total. Ich liebe es neue Gegenden mit dem Rad zu erkunden. Zuletzt war ich auf Mallorca. Die Landschaft ist wunderschön, die Temperaturen sind traumhaft, der Wind ist angenehm.

## Wie war das, als Ihr erfahren habt, dass Euer Arbeitgeber Eurem großen Hobby Tribut zollt und Hauptsponsor der Tour de France wird?

**Rahn:** Großartig. Und ich bekam direkt ein tolles Projekt. 2018, da war ich noch recht neu bei Continental und in der Reifenentwicklung für Pkw tätig, hat unser Team die gebrandeten Reifen für die Begleitfahrzeuge des Veranstalters entwickelt.

## Und die konntet Ihr dann live in Action im Fernsehen sehen...

**Rahn:** Wenn man die Reifen das erste Mal in einer Zeitlupe groß im Fernsehen sieht – das ist ein tolles Gefühl. Noch heute, wenn ich einen Conti-Reifen in Slowmotion auf einem Bildschirm sehe, denke ich an die Entwicklungszeit zurück. Mein absolutes Tour-Highlight war aber noch etwas ganz anderes.



Foto: Privat

## Und zwar?

**Rahn:** Ich durfte damals für Continental zum Finale der Tour de France reisen. Nach Paris auf die Champs Élysées. Wir hatten damals mit Conti einen Stand direkt an der Ziellinie. Das ganze Wochenende war echt der Wahnsinn. Wenn man einmal vor Ort war, versteht man noch mehr, wieso die Tour Menschen aus allen Ländern nach Frankreich lockt.

**2023 bist du auch in der Continental-Werbespalte mitgefahren.**

**Meyer:** Bei der Tour de France? Echt? Wie cool. Wie war das?

**Rahn:** Wahnsinnig toll. Das Davor und Danach ist für das Erlebnis Tour de France mindestens genauso wichtig wie das Rennen selbst. Ganz kleine Orte haben sich für die Kolonne und die Fahrer komplett in Schale geschmissen. Da haben alle die gleichen verrückten T-Shirts getragen, standen in Fünferreihen an der Straße. Da sind extra Wurst- und Getränkestände aufgebaut. Da läuft Musik. Dann fährt die Kolonne durch - und es herrscht völlige Ekstase.

**Diese Leidenschaft macht für viele die Tour de France aus. Seit wann verfolgt Ihr die Tour?**

**Rahn:** Puh, fast seit ich mich erinnern kann. Fahrradfahren fand ich schon immer cool. Und die Tour de France habe ich schon mit sechs Jahren mit meinen Eltern im Fernsehen geschaut.

**Meyer:** Bei meinem Vater lief das früher auch immer.

**Rahn:** Es gab damals Sommerurlaube, da war ich richtig sauer, wenn meine Eltern ein Ferienhaus ohne Fernseher gebucht hatten. (lacht)



Tobias Rahn, Produktmanager Pkw-Reifen bei Continental, ist begeisterter Radfahrer. Hier posiert er auf dem berühmten "Tour de France"-Gipfel des Mont Ventoux.

Foto: Privat

**Meyer:** Und wie hast du das gelöst?

**Rahn:** Ich bin dann unauffällig vor irgendwelchen Geschäften oder Cafés stehengeblieben, um durchs Fenster möglichst viel von der Tour mitzukriegen.

**In diesem Jahr startet die Tour de France erstmals in Italien, in Florenz. Es ist der 26. Grand Départ außerhalb Frankreichs. Wo würde die Tour im nächsten Jahr beginnen, wenn ihr das entscheiden könntet?**

**Meyer:** Da bin ich natürlich jetzt von meinen frischen Eindrücken geprägt. Aber ich sag' einfach mal: Mallorca.

**Rahn:** Ich fände ja einen Start in Hamburg charmant. Die Stadt ist sportbegeistert. Der Triathlon zieht dort immer super viele Menschen an. Und mit den Cycclassics hat Hamburg auch Erfahrung im Ausrichten von Radrennen.

**Tobias, du hast ja auch selbst schon Renn-erfahrungen gesammelt. Du bist zwischenzeitlich zum Beispiel im „Continental Factory Racing Team“ gefahren, das Conti-Team bei verschiedenen Jedermann-Rennen in Deutschland.**

**Rahn:** Zweimal schon, bei der Tour d'Énergie in Göttingen. Ein klasse Event. Da fahren Conti-Mitarbeitende aus ganz Deutschland mit. Aus Hannover, Hamburg, Regensburg, Frankfurt...

**Du warst auch mal Testfahrer für Continental und hast die neuesten Fahrradreifen auf Herz und Nieren geprüft, Tobias. Worauf hast Du da besonders geachtet?**

**Rahn:** Ich habe erstmal geschaut: Wie ist der Reifen montierbar? Was für Grip-Eigenschaften hat er? Die Eindrücke habe ich dann geschildert



Franziska Meyer ist begeisterte Radrennfahrerin, die privat gerne vor allem auch auf malerischen Küstenstraßen fährt.

Foto, privat



und im Testlabor haben sich unsere Experten die Laufleistung genauer angeschaut.

### Wie wichtig ist das Material, mit dem man eine Radtour zurücklegt?

**Meyer:** Sehr wichtig. Das merkt man gerade bei Regen und nasser Straße. Da heben sich die Reifen von Continental auch von denen der Konkurrenz ab. Der Grip ist unschlagbar.

### Wie viel Prozent der eigenen Leistung hängt beim Radfahren vom Material ab?

**Rahn:** Der Großteil geht schon auf die eigenen Fähigkeiten, auf die Muskulatur und das Training. Aber ich würde sagen, etwa 10 Prozent sind auch vom Material abhängig.

### Und um das kümmerst du Dich – auch beim eigenen Fahrrad?

**Rahn:** Sicher. Ich hatte als Student ein ganz altes Achtziger-Jahre-Stahlrennrad in Neonfarben. Und das habe ich dann in der Fahrradwerkstatt der Uni wieder hergerichtet. Das hat Spaß gemacht. Und plötzlich habe ich in meinem WG-Zimmer alte Fahrräder repariert. Da lag dann immer alles voll mit Teilen und Zubehör.

**Meyer:** Reifenwechsel, Schaltung einstellen – das mach' ich auch alles selbst.

**Rahn:** Inzwischen habe ich meine eigene Fahrradwerkstatt im Keller. Während die Tour läuft, setze ich da aber keinen Fuß hinein. Da sitze ich vorm Fernseher. (lacht)

↑  
TOP

**Franziska Meyer**, 34 Jahre alt, ist Assistentin und Projektmanagerin in der Unternehmenskommunikation und arbeitet seit 2014 bei Continental.

**Tobias Rahn**, 33, ist seit 2017 für Continental tätig. Mit seinem Trainee-Gehalt finanzierte er sich damals sein erstes eigenes Rennrad. Heute arbeitet er als Produktmanager.



Foto: privat



## TOUR DE FUN

Das macht Spaß: Continental lässt Nachwuchssportler den Mythos der Tour de France hautnah erleben. Bei jeder Etappe fahren acht „Young Cadets“ im unmittelbaren Umfeld der Profis. Ein Traum, der in Erfüllung geht – und mitunter der Startschuss für die große Karriere...

Auf dem Weg zur Profilaufbahn?  
Continental Young Cadets kurz vor dem Start.

Foto: A.S.O. Aurélien Vialatte

Viele junge Radsportbegeisterte träumen von diesem Moment: einmal im Peloton bei der Tour de France mitfahren. Continental erfüllt diesen Wunsch und ermöglicht es bei jeder der 21 Etappen jeweils acht jungen Radfahrern und Radfahrerinnen, hautnah und im Sattel dabei zu sein. Die Nachwuchsathletinnen und -athleten, allesamt zwischen 14 und 19 Jahre alt, fahren als „Les Cadets Juniors du Tour“ – oder kurz Young Cadets – im direkten Umfeld der Tour mit. Sie erklimmen mit ihrem Rad genau wie die Profis die steilsten Gebirgspässe der Alpen und Pyrenäen, lassen sich vom Kopfsteinpflaster durchrütteln und tauchen ein in den Mythos des größten Radrennens der Welt.

Bis zu 12 Millionen Radsport-Enthusiasten verfolgen jedes Jahr die Tour de France live vor Ort. Die Young Cadets können diese gewaltige Kulisse erleben. Denn nur zwei Stunden ehe das Profi-Fahrerfeld die Strecke entlangjagt, fahren sie bei jeder Etappe die ersten und die letzten 30 Kilometer des Rennens. Am Straßenrand ist dann bereits viel los, denn die Fans wollen ja auch die Tour-Karawane erleben, die schon weit vor dem Fahrerfeld über die Strecke rollt. Für die Young Cadets dürfte es besonders emotional sein, wenn sich auch Freunde und Verwandte unter den Zuschauern tummeln. Nominiert werden die Nachwuchssportlerinnen und -sport-



Foto: A.S.O. Hervé Tarrieu

ler von den Radrennclubs der jeweiligen Region, durch die die Etappe führt. Die Young Cadets genießen also einen Heimvorteil.

Und: Sie können die Fahrt voll auskosten. Denn anders als bei den Profis wird die Zeit der Young Cadets nicht gestoppt. Dennoch versucht Continental als einer der Hauptpartner der Tour de France, den jungen Athleten ein möglichst authentisches Erlebnis zu verschaffen. Die „Les Cadets Juniors du Tour“ werden zum Beispiel mit den Fahrradreifen der Profis ausgestattet. Sieben Profi-Teams treten in diesem Jahr auf Reifen von Conti bei der Tour de France an. Die Performance-Pneus werden in

Handarbeit im Continental-Fahrradreifenwerk in Korbach, Hessen, gefertigt. Begleitet werden die Young Cadets, die das offiziellen Trikot mit Continental-Schriftzug tragen, auf ihrer Fahrt von drei offiziellen Tour-Fahrzeugen: Echtes Tour-Feeling also für die Rennrad-Talente.

Eine weitere Besonderheit bei den „Les Cadets Juniors du Tour“: Im Gegensatz zum Profifahrerfeld haben sie im Ziel alle einen Grund zum Feiern. Denn zum Abschluss jeder Etappe dürfen sie alle gemeinsam auf die Bühne, auf der sich wenige Stunden später bei den Profis nur die Sieger präsentieren dürfen. Die jungen Sportler werden mit einer Medaille ausgezeichnet, die Pressevertreter drängen sich vor der Bühne, um das beste Foto zu schießen – untermalt von den Klängen der offiziellen Tour-Hymne.

Bei manchem Young Cadet war Hineinschnuppern in die Tour de France im Rahmen der Nachwuchs-Aktion übrigens der Startschuss für eine große Karriere. Der Franzose Arnaud Démare etwa, er stammt aus Beauvais im Norden des Landes, war einst auch ein Young Cadet. Heute zählt er zu den Stars des Pelotons. Der dreimalige französische Meister im Straßenrennen gewann bislang auch zwei Etappen bei der Tour de France. Manchmal werden Träume schließlich Wirklichkeit.



Foto: A.S.O. Aurélien Vialatte

## Französisches Volksfest – Continental ist dabei.

Die Tour de France gehört zu Frankreich wie Eiffelturm und Louvre. Sie ist das weltweit größte jährlich stattfindende Sportereignis – und zugleich das prestigeträchtigste und wichtigste Radrennen überhaupt. Als Sponsor und Partner der Tour ist Continental mittendrin und trägt so seinen Teil dazu bei, die Tour de France zu einem riesigen Volksfest zu machen. Continental bereitet den „Les Cadets Juniors du Tour“ ein einmaliges Erlebnis, ist auf etlichen Banden am Straßenrand präsent und sponsert den jeweiligen Tagessieger. Zudem legt Continental großen Wert auf die Sicherheit aller an der Tour beteiligten Menschen. Deshalb werden alle offiziellen Tour-Fahrzeuge mit dem besonders nachhaltigen Reifenmodell UltraContact NXT ausgestattet. Das Fahrsicherheitstraining für die Fahrerinnen und Fahrer der Begleitfahrzeuge wird ebenfalls von Continental organisiert. Dazu gibt es Fan-Parks mit Hindernis-Parcours und Fahrsimulatoren. Und die „Continental Brigade“ bietet Fans am Straßenrand zudem einen kostenlosen Reifencheck an.

## SO SEHEN SIEGER AUS

Sieben Teams starten bei der diesjährigen Tour de France auf Fahrradreifen von Continental. Ein Allround- und zwei Spezialreifen stehen für die Profis zur Wahl. Hannah Ferle, Produktmanagerin für Rennradreifen bei Continental, erklärt am Allroundmodell Grand Prix 5000 S TR, was die Spezialpneus für die Tour so besonders macht.



## Material

„BlackChili Compound‘ ist unsere Laufflächenmischung, die bei allen Fahrrad- und Pkw-Reifen von Continental zum Einsatz kommt – immer optimiert für den jeweiligen Einsatz. Das kann man sich wie bei einer guten Grundsoße beim Kochen vorstellen. Aus der lassen sich auch ganz verschiedene Soßen machen, die eine ist schärfer, die andere fruchtiger. Bezogen auf unsere Rennradreifen bedeutet das: Die ‚BlackChili Compound‘ ist bei unserem Allrounder perfekt ausbalanciert. Und beim Grand Prix 5000 AS TR wiederum wurde sie zum Beispiel so angepasst, dass der Reifen einen noch besseren Nass-Grip bietet.“

## Pannenschutz

„Gerade bei Rennradreifen geht es darum, die optimale Balance aus Robustheit und möglichst wenig Gewicht zu erreichen. Deshalb nutzen wir im Grand Prix 5000 S TR einen sogenannten ‚Vectran Breaker‘, also eine leichte Pannenschutzlage aus Polymergewebe. Diese ist leichter als zum Beispiel Nylon Breaker und erhöht dafür die Pannensicherheit deutlich. Gefertigt wird der Breaker aus einem Kristall-Polymer. Die Technologie stammt übrigens aus der Pkw-Produktentwicklung. Das zeigt: Teams, die auf

Reifen von Continental setzen, profitieren vom In-House-Technologietransfer.“



## Design

„Eine Eigenart von Rennradreifen ist es, dass sie kein Profil haben. Unser Reifen hat einen durchgehenden Mittelstreifen, der eine große Auflagefläche sicherstellt. Den Grip generiert der S TR durch die Laufflächenmischung und den entsprechenden Luftdruck. An den Seiten kommt jedoch unser Schulterprofil zur Geltung: Es heißt ‚Lazer Grip‘, soll an eine Zielflagge erinnern und bietet den Athletinnen und Athleten bei der Tour de France zusätzlich Grip und Halt beim Kurvenfahren. Gleichzeitig ist dieses Zielflaggen-Design zu einem Markenzeichen unserer Reifen geworden. In diesem Jahr stellen wir eine Special Edition vom Grand Prix 5000 S TR vor, bei der wir auf ein schrilles Logo verzichten können. Unser ‚Lazer Grip‘ genügt bereits, um aus der Masse herauszustechen.“

## Karkasse

„Die doppelagige Konstruktion der Karkasse erinnert an den griechischen Buchstaben Omega, weshalb wir auch von der Omega-Construction sprechen. Unterhalb der Pannenschutzlage ‚Vectran Breaker‘ ist die Karkasse offen gestaltet. Mit dieser ‚Active Comfort Technology‘ können Vibrationen und Bewegungen absorbiert werden. Das führt zu einem besseren Fahrgefühl.“



## Kern

„Beim Grand Prix 5000 S TR arbeiten wir mit Aramitkernen. Die sind wesentlich leichter als zum Beispiel Drahtkerne. Die Reifen bei der Tour de France sind daher auch faltbar. Dazu haben unsere Tour-Reifen eine Gummierung und ein Nesselband, die dafür sorgen, dass der auf der Felge montierte Reifen vollständig abdichtet. Bei bis zu fünf Bar sind unsere Reifen für die Tour de France auch kompatibel für Hookless-Felgen. Sie halten also auch ohne kleine Haken im Laufrad sicher.“

## Die Grand-Prix-Familie

TR – das steht für Tubeless Ready, also für Reifen, die ohne Schlauch gefahren werden können. Das verbindet die drei Pneu von Continental, die bei der Tour de France zum Einsatz kommen. Der Grand Prix 5000 S TR ist der weiterentwickelte Allround-Rennradreifen von Continental, der schon seit längerem bei der Tour zum Einsatz kommt. Neu im Tour-de-France-Portfolio sind zwei Spezialreifen: Der Grand Prix 5000 AS TR, ein robusterer Reifen, der zudem bei Nässe über deutlich mehr Grip verfügt. Und der Grand Prix 5000 TT TR, ein besonders leichter und schneller Pneu, der speziell fürs Zeitfahren gedacht ist. Die Teams haben so stets die Wahl.

### Diese sieben Teams vertrauen auf Continental-Reifen







## AUF PET-FLASCHEN ZUM GIPFEL

Continental rüstet alle Begleitfahrzeuge der Tour de France mit besonders sicheren und nachhaltigen Reifen aus. Im UltraContact NXT kommen zum Beispiel recycelte Plastikflaschen zum Einsatz. Welche Vorteile das bietet, erklärt Thomas Wanka, Entwickler des Reifens.

**3.492 Kilometer.** Ein extrem anspruchsvolles Streckenprofil mit sieben Bergetappen, vier Bergankünften, zwei Einzelzeitfahren, acht Flachetappen: Die 111. Auflage der Tour de France verlangt der Elite des Radsports ab dem 29. Juni alles ab. Allein die 14 Schotterabschnitte rund um Troyes im Nordosten des Landes fordern extremen Respekt – unter den Fahrern gab es manchen, der den Kopf schüttelte angesichts solcher Herausforderungen. Doch wer sich auf das Abenteuer Tour de France einlässt, der darf nicht jammern. Der muss in die Pedale treten.

Oder auf das Pedal treten: Dutzende Versorgungsfahrzeuge der Tour-Leitung, der Team-Betreuer, der Ärzte und Medien begleiten das Fahrerfeld. Es sind oft Fahrer mit Rallye-Erfahrung, die hinter dem Steuer eines solchen Begleitfahrzeugs sitzen – der Job erfordert größte Erfahrung und Konzentration. **Umso entscheidender ist es, dass die Fahrzeuge besonders verlässlich und sicher zu manövrieren sind. Und dafür sind im wechselhaften Terrain Frankreichs vor allem auch die Reifen verantwortlich.** Continental als einer der Hauptpartner des Tour-Veranstalters Amaury Sports Organisation (A.S.O.) rüstet alle Begleit- und Versorgungsfahrzeuge mit der entsprechenden Bereifung aus.



Foto: Continental

**Die Autos – darunter auch Elektrofahrzeuge – rollen und sprinten, beschleunigen und bremsen auf Reifen des Modells UltraContact NXT von Continental.** Das ist ein besonders leistungsfähiger und nachhaltiger Reifen aus dem Portfolio des internationalen Herstellers.

Leistung und Sicherheit sind entscheidend auf den fast 3500 Kilometern der Tour de France 2024. Glühend heißer Asphalt im Süden Frankreichs. Womöglich Kälteeinbrüche und Regen-

tage in den Bergen. Steilste Anstiege in den Pyrenäen und den Alpen. Kurvenreiche Abfahrten auf engen Landstraßen bei höchstem Tempo. Die Schotterstrecken. Dazu die jubelnden Fans am Streckenrand, die bei Bergankünften oft nur einen schmalen Durchlass durch die euphorisierte Menge zulassen. **„Die Veranstalter vertrauen unseren Reifen, denn Continental ist bekannt dafür, bei der Entwicklung von neuen Produkten immer und vor allem auf Sicherheit zu setzen“**, sagt Thomas Wanka, Senior Development Engineer des Sommerreifen-Programms von Continental für die wichtigen Märkte der EMEA-Regionen.

Thomas Wanka ist der Entwickler des diesjährigen Tour-Reifens, der bereits seit verganginem Jahr auch im automobilen Alltag von Millionen Autofahrern gefahren wird. „Der Reifen zeichnet sich durch besonders gute Eigenschaften hinsichtlich Langlebigkeit, Nässeverhalten und auch Reichweite bei Elektrofahrzeugen aus“, erklärt Wanka. „Er ist unser nachhaltigster Pkw-Reifen, der zu einem großen Teil aus nachwachsenden, wiederverwertbaren Materialien besteht.“ Damit sei der Reifen, so wie auch Continental selbst, ein „idealer Partner“ für das größte jährliche Sportevent der Welt. „Die Tour de France ist für uns natürlich ein tolles Schaufenster, um die Performance unseres Produkts zu präsen-

tieren“, erklärt Thomas Wanka. „Am wichtigsten ist aber, dass nicht nur alle Sportler unverletzt ins Ziel kommen, sondern dass auch die Fahrer der Begleitfahrzeuge sich auf ein höchstes Maß an Sicherheit verlassen können.“

Zwei traditionelle Tour-Herausforderungen allerdings bleiben Sportlern und dem Begleit-Tross erspart: Der berühmte Mont Ventoux fehlt ebenso wie der berüchtigte Anstieg nach Alpe d’Huez im diesjährigen Streckenplan der Tour. Auf letzteren können sich die Radfans trotzdem wenig später freuen: Er ist Schauplatz des Finales der Tour de France der Frauen am 18. August.



Foto: Continental

## UltraContact NXT

Der UltraContact NXT von Continental ist der bisher nachhaltigste Serienreifen des Herstellers mit bis zu **65 Prozent** nachwachsenden, **wiederverwerteten und Massenbilanz-zertifizierten Materialien**. Alle 19 Dimensionen verfügen über die Bestnote im EU-Reifenlabel („A“) in den Bereichen Rollwiderstand, Nassbremsen und Außengeräusch. **Nachwachsende Rohstoffe** machen bis zu **32 Prozent** des UltraContact NXT aus. Dazu gehören Harze, die auf Reststoffen aus der Papier- und Holzindustrie basieren. Der Ultra Contact NXT enthält auch Silika aus der Asche von Reishülsen, ein Abfallprodukt der Reisproduktion. Darüber hinaus setzt Continental im UltraContact NXT recycelten Stahl ein. Zur Verstärkung der Reifenkarkasse kommen pro Reifen zwischen neun und 15 recycelte PET-Flaschen zum Einsatz.



## DIE GROSSE FREIHEIT

Fahrradfahren liegt total im Trend: E-Bikes und Lastenfahrräder, Sharing-Bikes und Fahrradstraßen erobern weltweit die Städte. Warum? Radfahren schützt die Umwelt, hält fit und lässt sogar das Hirn wachsen. Ein Blick auf eine Erfolgs-Branche.

Fahrräder erobern die Welt. Rund um den Globus, von Portland im Nordwesten der USA über Kopenhagen in Dänemark, Amsterdam in den Niederlanden bis nach Hamburg im Norden Deutschlands, werden urbane Räume zu echten Fahrradstädten. Mit immer mehr eigenen Fahrradstraßen, mit einer wachsenden Anzahl an Bike-Sharing-Stationen – und mit vor allem Fahrrad-begeisterten Bürgern. Die Zahl der 2023 weltweit verkauften Fahrräder fällt mit rund 130 Millionen fast doppelt so hoch aus wie die Zahl der verkauften Pkw (68 Millionen). Allein in Deutschland sind 84 Millionen Fahrräder unterwegs, bei 83 Millionen Bundesbürgern und 49 Millionen zugelassenen Pkw – darunter immer mehr E-Bikes und Lastenfahrräder. Und auch bei Continental boomt das Geschäft mit handgefertigten Rennrad-, Mountainbike- und Tourenradreifen. Tendenz: deutlich steigend.

Fahrradfahren, eigentlich eine traditionelle Art der Fortbewegung, liegt total im Trend. Jens Kleinert, Leiter des Psychologischen Instituts an der Sporthochschule Köln, erklärt im Gespräch mit Continental: „Wer Rad fährt, tut zuallererst etwas für die eigene Gesundheit, aber auch etwas für die Umwelt.“ Fahrrädern haben keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, und eine aktuelle Studie aus Kopenhagen zeigt, dass regelmäßiges Radeln die Lebensdauer um 3,7 Jahre erhöhen kann.



Foto: lechatnoir@iStock

Die Bewegung im Sattel zeige zudem bessere Abnehm-Effekte als manch ein im Fitnessstudio durchgetaktetes Sportprogramm und verbessere die Konzentrationsfähigkeit. Eine Untersuchung aus den Niederlanden ergab sogar, dass Radfahren das Gehirn wachsen lässt.

Fahrradfahren ist aber nicht nur gesund für Mensch und Umwelt. Es ist in vielerlei Hinsicht nachhaltig. Die Hilfsorganisation World Bicycle Relief (WBR) etwa stellt jungen Mädchen in

Ländern wie Sambia oder Malawi in Afrika Fahrräder zur Verfügung, um den Alltag besser bestreiten zu können. Die Zahlen zeigen: Seit sie ein Fahrrad besitzen, haben viele Schülerinnen, die normalerweise weniger Zeit für die Schule haben, weil sie zuhause bei Arbeiten aushelfen müssen, wesentlich weniger Fehlzeiten in der Schule – und ihre Noten haben sich deutlich verbessert.

Hinzu kommt: Der Trend zu E-Bikes, also zu Fahrrädern mit Elektromotor und Trittmunterstützung, macht das Radfahren auch für neue Gesellschaftsgruppen interessant. Senioren, die sonst nicht mehr Fahrrad fahren würden, setzen sich gerne auf einen elektrisch angetriebenen Sattel und genießen die große Freiheit. „Auf dem Rad erfahren wir Autonomie, ein Grundbedürfnis des Menschen. E-Bikes überzeugen auch diejenigen, die zum Beispiel aufgrund hügeliger Strecken bislang die Fahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit gemieden haben“, sagt Kleinert. In Deutschland etwa haben sich 2023 erstmals mehr Menschen für ein E-Bike als für ein klassisches Fahrrad entschieden. Ein Trend, von dem übrigens auch die Autoindustrie profitieren will: Autohersteller wie BMW, Porsche oder Jeep vertreiben bereits eigene E-Bikes.

Die Fahrradbranche differenziert sich weiter

aus. So werden immer mehr Lastenfahrräder verkauft, also Räder, die mit An- und Aufbauarten speziell für den Transport von Gütern und auch vermehrt Kleinkindern geeignet sind. Eine von der EU geförderte Studie prognostiziert, dass mit solchen Rädern künftig mehr als die Hälfte aller Transporte in der EU durchgeführt werden könnten. Dazu kommen Fahrradhersteller, die Bikes fertigen, die für extrem hohe Geschwindigkeiten ausgelegt sind. Etwa das E-Bike eRockit One, das bis zu 89 km/h schnell fahren kann und nur mit einem Motorradführerschein gefahren werden darf – dafür jedoch auch auf der Autobahn.

↑  
TOP



Foto: AleksandarNakic@iStock



## TOUR DE HÜPFBALL

Mit dem Bonanzarad, mit einem historischen „Penny-Farthing“ oder auf dem Hüpfball - die Etappen der Tour de France werden immer wieder von Fans mit den verrücktesten Sportgeräten absolviert. Oder zu Fuß...





## Bonanzarad

Auf die Idee muss man erst einmal kommen: Die komplette Strecke der Tour de France mit einem Bonanzarad zu fahren. Mit einem gelben Kinderrad des Modells Raleigh Chopper Mark III, ausgestattet ab Werk mit Bananensattel samt hochragender Rückenlehne, kleinem Vorder- rad, Gepäckträger und – als einziges Upgrade – einer Acht-Gang-Schaltung statt der üblichen Dreigang-Ausstattung. Der Brite Dave Sims, von Beruf Personal Trainer, fährt mit dem Kultrad der siebziger Jahre 2015 die Tour de France. Nicht offiziell, sondern solo als Spendenaktion für eine britische Wohlfahrtsorganisation, zwei Tage vor dem eigentlichen Tour-Tross. Nach Paris schafft er es am Ende nicht, nach 2600 der 3360 Kilometer langen Rundfahrt stoppt ihn eine Achillessehnenreizung.



**Track Bike**

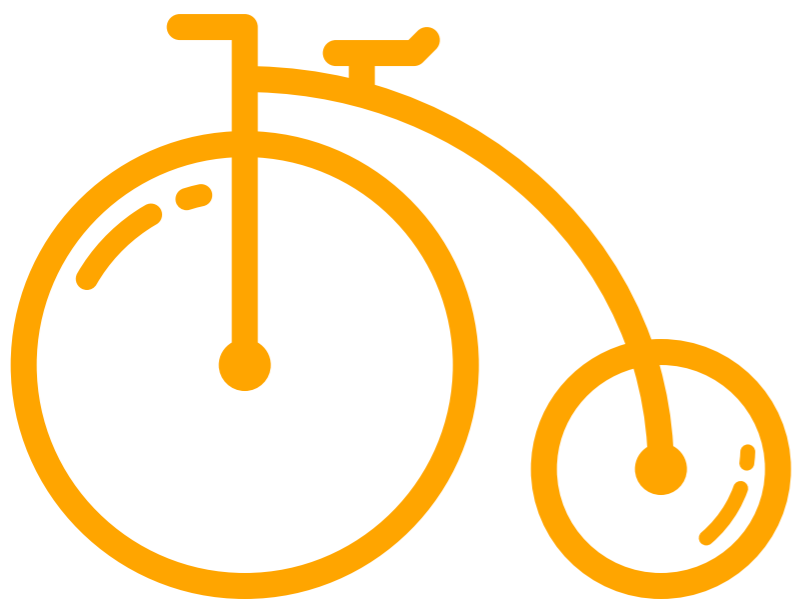
Ohne Gangschaltung die berühmte Passstraße nach Alpe d'Huez hinauf? Und das gleich acht Mal hintereinander? Crazy, aber charmant. Der Brite Mickey Bartley rast die 21 Kurven der legendären Bergstraße 2016 auf einem so genannten Track Bike – ein Spezialrad für Bahnrennen – hoch zum Gipfel. 1100 Höhenmeter pro Anlauf ergeben eine Gesamtbewältigung von rund 8800 Höhenmetern, also in etwa entsprechend der Besteigung des 8848 Meter hohen Mount Everest.

## Zu Fuß

Obwohl weltweit die verrücktesten Ultra-Marathons gelaufen werden, sogar am Nordpol, haben erst zwei Menschen die gesamte Strecke der Tour de France zu Fuß bewältigt. Die Amerikanerin Zoë Romano – auch bekannt als erste Frau, die die USA ohne Unterstützung in einem Sololauf von Küste zu Küste durchquerte – absolviert die Strecke von 3403 Kilometern im Jahr 2013 – neun Wochen lang und jeden Tag rund 60 Kilometer weit. Fünf Jahre später ist es der Engländer Peter Thompson, der an 68 aufeinanderfolgenden Tagen ebenfalls täglich rund 60 Kilometer läuft – die gesamten 3351 Kilometer der 105. Auflage des Radrennens.

## Hochrad

Als Joff Summerfield 2006 aufbricht, um mit seinem handgefertigten Hochrad die Welt zu umrunden, verkauft er alles, was er besitzt. Nur mit einem kleinen Rucksack auf seinem Rücken strampelt er rund 60.000 Kilometer über vier Kontinente. Dann packt er noch einen drauf: Summerfield fährt 2015, kurz vor dem eigentlichen Rennen, einige Etappen der Tour de France mit seinem Hochrad. Das ursprünglich in den 1870er Jahren vor Erfindung von Luftreifen und Kettenantrieb beliebte Hochrad wird in Fachkreisen „Penny-Farthing“ genannt: Ein Farthing war eine britische Geldmünze im Wert eines Viertelpenny. Er war deutlich kleiner als die Penny-Münze – so wie das Hinterrad des Hochrads im Vergleich zum großen Vorderrad.



## Hüpfball

Eine wahre Spitzenleistung: Auf einem Hüpfball bezwingt der Belgier Glenn Valentin 2020 den berühmt-berüchtigten Pyrenäen-Berg Tourmalet zu Gunsten der Wohltätigkeitsorganisation „Les Petits Princes“, die kranken Kindern Herzenswünsche erfüllt. 18,6 Kilometer bei zum Teil 18 Prozent Steigung fordern den geübten Triathleten. Allein für die besonders harten letzten zwei Kilometer hoch auf den Pass des Tourmalet benötigt er zwei Stunden. Sein Fazit: „Mein Gesäß schmerzte extrem, dazu die Kniesehnen, das Genick, die Handgelenke und die Ellbogen.“

## Plattenspieler

Auch akustisch lässt sich die Tour de France abfahren – beim Roadtrip im Kopf, während eine Kraftwerk-Playlist läuft. Bereits 1983 veröffentlicht die deutsche Elektronikband Kraftwerk den Song „Tour de France“. Zwei der Bandmitglieder, Ralf Hütter und Florian Schneider-Esleben, sind Radsportfanatiker – eine der wenigen privaten Informationen, die überhaupt über die scheuen Musiker bekannt sind. Zur 90. Auflage der Tour 2003 veröffentlichen sie das Konzeptalbum „Tour de France Soundtracks“ – und erreichen Platz 1 zwar nicht im Ziel der Tour in Paris, aber in den deutschen Albumcharts.



↑  
TOP



Foto: A.S.O. Jonathan Biche  
Titelfoto: A.S.O. Charley Lopez