

Inhoud

Lijden voor het heldendom	5
Kroniek van III edities	9
Proloog	10
1903-1912 Ram Grand Départ	11
1912-1930 Stier Merkenploegen	21
1930-1947 Tweelingen Landenploegen	29
1947-1957 Kreeft Ploegentucht	36
1957-1973 Leeuw Vedettes	44
1973-1987 Maagd Village Départ	56
1987-1998 Weegschaal Globalisering	66
1998-2010 Schorpioen Revitaliseren	73
2010-2020 Boogschutter Doorkachelen	94
2020-2043 Steenbok Vastklampen	101
Duiding volgens het Dierenriemmodel	106
De twaalf levensfases	123
Dierenriemmodel	140
Cijfers en weetjes	142
Algemeen eindklassement 1903-2024	151
Index	154
Dierenriemtekens	161

Lijden voor het heldendom

“Pijn is tijdelijk, opgeven duurt eeuwig.”

Lance Armstrong

Al breek je je knieschijf zoals Petacchi vorig jaar in de Giro, of je heup of sleutelbeen: je springt op en rijdt verder. Dat alles doorstaan wat op je pad komt, het diepe lijden waarmee elke topprestatie gepaard gaat, is de basis voor de verering van de wielrenner. Het maakt ze tot helden ... Wielrennen is de enige echte sport. Alle andere ‘sporten’ zijn spelletjes. Geen scheidsrechters die fluiten bij vals spel, niet stoppen als je buiten de lijn komt, geen theepauze na drie kwartier, geen rij kurken tussen jou en je tegenstanders.

Dat schreef oud-renner Maarten Ducrot in zijn manifest in 2007. Eddy Merckx en Fausto Coppi vatten het wielrennen samen in één woord: lijden.

Als wielrennen lijden is, dan is de Ronde van Frankrijk een helden-tocht. Na de Grand Départ zijn er beproevingen met lange ritten in de hitte, koude, regen, wind en modder. Onderweg loert het gevaar, toeval, geluk en noodlot. Valpartijen kunnen dodelijk aflopen. In de tijddrit is er het man-tegen-mangevecht, de explosieve massasprint is tot de laatste seconde spannend, in de vlakke etappes jaagt het peloton op de aanvallers en de bergen stellen de renners op de proef. Gezworen vijanden sluiten bondgenootschappen. Knechten offeren zich op voor hun kopmannen. Bij de finish wacht de rondemiss en de waarheid. Het halen van Parijs is al een sportieve prestatie op zich, het winnen van een etappe is voor veel wielrenners het mooiste moment in hun leven, een Tourwinnaar treedt het heldendom binnen, de winnaar van twee Tours is een halfgod en de winnaar van vijf Tours wordt een legende.

Al meer dan een eeuw genieten de toeschouwers van de tragiek en heraldiek. De Ronde van Frankrijk is als het leven zelf. De renners komen door intens lijden zichzelf tegen en de renner die zichzelf overwint wordt een held.

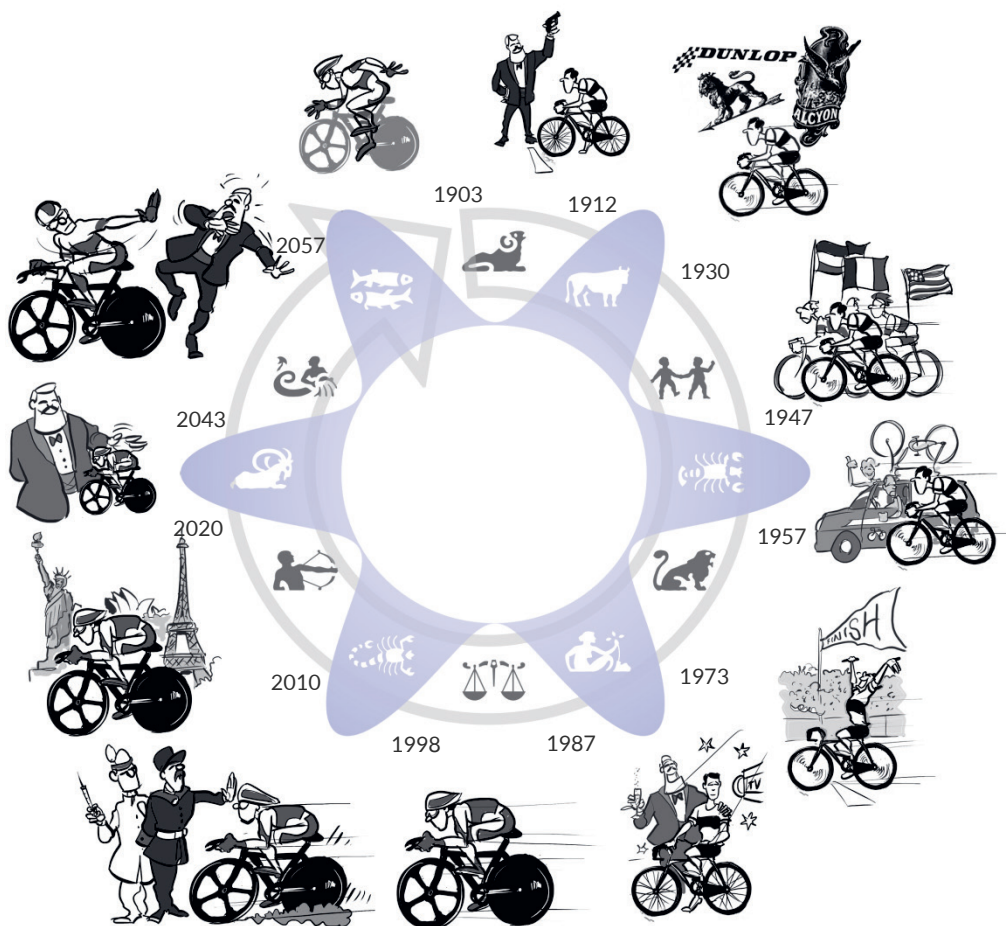
Voor de niet-liefhebber lijkt het simpel. Wie de sterkste benen heeft wint de wedstrijd. Toch komt er meer bij kijken. Er zijn heel wat veelbelovende knechten door de mand gevallen nadat ze de rol van kopman kregen toebedeeld. Ook een goede bestudering van het parcours, kan het verschil uitmaken tussen winst en verlies. Soms is de juiste timing doorslaggevend. Wie onverwacht demarreert, kan profiteren van weifelende achtervolgers. Naast slim koers, is wielrennen een sport van risico's durven nemen. De massasprint is een fascinerend spektakel waarbij de renner meer in huis moet hebben dan sterke benen. Met zestig kilometer per uur moet de sprinter vertrouwen op zijn intuïtie. Een winnaar moet sterke benen hebben, maar ook de mentaliteit bezitten van een durfal en de tactiek van een strateeg.

Wielrennen is bovenal een mentale strijd. Een renner moet door de pijngrens kunnen blijven presteren. Elke renner kent zijn pijnlijke valpartijen en elke renner moet zijn angsten overwinnen. De afdaling van een berg vereist moed. Pedro Delgado verraste in 1984 iedereen toen hij in de afdaling met tachtig kilometer per uur van zijn zadel kwam en sterk naar voren leunde om nog meer snelheid te krijgen. Bange renners kunnen tientallen seconden verliezen in een afdaling. Een renner moet zijn angsten overwinnen en durven door zijn pijngrens te gaan. Het verschil tussen winnen en verliezen zit tussen de oren. Die mentale kracht bedoelde Mart Smeets met zijn uitspraak *hij rijdt op karakter*. Alleen mannen die tot het uiterste durven te gaan kunnen winnen.

Zo'n leven op het scherpst van de snede kan slecht aflopen. Opvallend is dat van de 56 Tourwinnaars tot en met 2010 er 19 jong zijn gestorven door moord, zelfmoord, ziektes, ongevallen of oorlogsgeweld. Slechts 11 werden 70 of ouder. Pottier, Koblet en Ocaña pleegden zelfmoord, Bottecchia, Petit-Breton, Faber en Henri Pélissier werden gedood, Robic reed zich dood onder een vrachtauto.

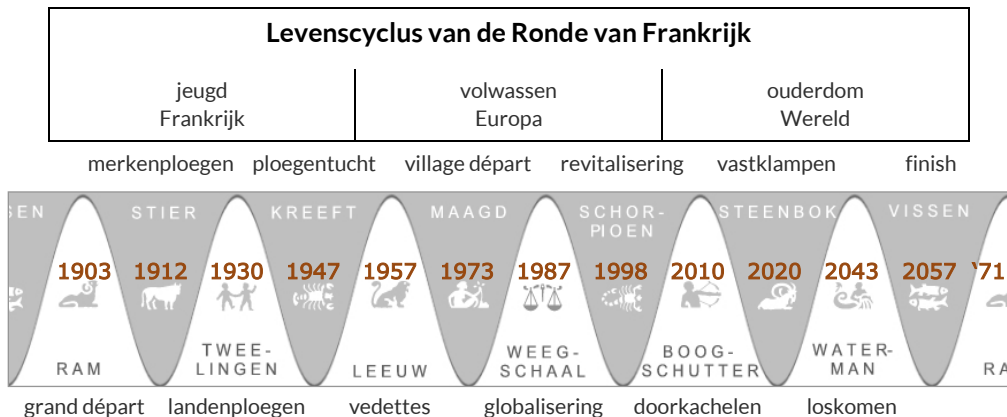
De strijd vol gevaar ontroert het volk. Wielrennen is een echte volkssport. De arena is de openbare weg. De toeschouwers hoeven geen kaartje aan te schaffen. Langs de wegen staan er tegenwoordig naar schatting meer dan twaalf miljoen mensen om de Tourkaravaan te bewonderen. Toen de Ronde van Frankrijk in 2010 in Rotterdam startte, kwamen er een miljoen toeschouwers naar de Maasstad. De televisiebeelden die tegenwoordig in bijna tweehonderd landen worden uitgezonden, worden gevolgd door honderdmiljoen mensen. En twee miljard televisiekijkers zien fragmenten van het sportspektakel.

De populariteit van het wielrennen op de weg heeft te maken met het karakter van de sport. De wielrenners zijn volksjongens. Gerrie Knetemann was voordat hij professioneel wielrenner werd stratenmaker en Joop Zoetemelk was in zijn jonge jaren timmerman geweest. Alle Tourwinnaars zijn zonen van landarbeiders, boeren, spoorwegwerkers, schoorsteenvegers, bakkers en metaalarbeiders. De ouders van Eddy Merckx hadden een eenvoudig kruidenierswinkeltje, de moeder van Lance Armstrong verkocht aanvankelijk hamburgers en de moeder van Jan Ullrich telefoontoestellen. Tegenwoordig verdient de winnaar van de Ronde van Frankrijk 500 000 euro. Dat is een hoop geld, maar hier staat tegenover dat de meeste knechten een laag salaris hebben in vergelijking met die van andere topsporters. Het wielrennen was bij de aristocraten nooit populair. Jongens uit de betere klassen bedankten om in zo'n zware sport te presteren. Ze gingen liever tennissen waarbij de wedstrijd bij een spatje regen wordt gestaakt of ze tuffen liever met een caddie over de aangeharkte golfterreinen en als ze al vroeger meededen als wielrenner, deden ze dat vaak onder een schuilnaam. Alleen de volksjongens zijn bereid zich totaal af te beulen om hun afkomst te overstijgen en een held te worden.



Ram gaf in 1903 het startschot voor de eerste Ronde van Frankrijk. In Stier domineerden de fabrieksploegen. Tweelingen gaf de Tour vaart met de introductie van de landploegen. In Kreeft ontstond door het toestaan van assistentie de moderne wielersploegen. Leeuw verbond de sport duurzaam met de commercie waardoor grote koningen zoals Anquetil en Merckx konden gloriëren. Maagd voerde hervormingen door met een groot commercieel circus rondom de Tour. Weegschaal vond de juiste balans tussen de sportiviteit en de commercie maar het werd wel wat saai. Door dopingschandalen moest Schorpioen de wielersport zich gaan zuiveren, waardoor Boogschutter kan gaan knallen over de wereld. Steenbok gaat de Ronde van Frankrijk behouden als een commercieel evenement. Dit gaat ten koste van de autonomie van de renner. In Waterman zal de renner zich gaan bevrijden van het juk van Steenbok. In Vissen lost de Ronde van Frankrijk op in de wereld.

Kroniek van 111 edities



In de twaalf astrologische tijdperken ontwikkelt de Ronde van Frankrijk zich volgens de cyclus van de dierenriemtekens. De tijdperken duren gemiddeld veertien jaar; ongeveer even lang als de actieve jaren van een professioneel wielrenner (20-34). Eén hele cyclus duurt 168 jaar (12x14 jaar).

Het begin en einde van de tijdperken zijn bepaald aan de hand van concrete ontwikkelingen en wijken iets af van het gemodelleerde ritme van 14 jaar.

Proloog

“Fietsen is mijn medicijn.”

Jan Jansen

De eerste fiets met trappers – de *vélocipède* – werd in 1866 uitgevonden. Voor het eerst konden mensen zichzelf extra snel op een voertuig voortbewegen, zonder gebruik te hoeven maken van dieren of van de eigen benewagen. Het gemak, de snelheid en het gevoel van vrijheid sprak enorm tot de verbeelding. De fiets was voor veel mannen van rijkere komaf destijds wat de auto of motorfiets later voor hen zou worden. De eerste racefiets was de hoge bi; een markante fiets met een zeer groot voorwiel en minuscule achterwiel. Dit vehikel was voor sterke en sportieve mannen met acrobatische vermogens. Alleen al het op en afstappen was een hele toer. Maar veel jonge mannen lieten zich niet weerhouden en maakten er recreatieve ritjes op en gingen zelfs op de fiets naar hun werk. Het veroorzaakte een eerste *bicycleboom*.

Drie jaar na de uitvinding van de *vélocipède* organiseerde een Frans fietstijdschrift een fietswedstrijd tussen Parijs en Rouen, een afstand van 130 kilometer. Voor moderne wielrenbegrippen lijkt dat niet zo ver maar de fietsen van dertig kilo met massieve rubberen banden waren lastig te besturen. En de langste wedstrijden waren in die tijd ongeveer vijf kilometer, dus dat was een groot verschil. Uiteindelijk verschenen 198 deelnemers aan de start, waaronder twee vrouwen, een aantal circusartiesten en aristocraten. Sportkleding bestond nog niet; men droeg juist zijn mooiste kleren, want iedereen keek. De winnaar James Moore kwam na ruim tien uur over de finish.

Als gebruik voor een massavervoersmiddel waren de *vélocipède* en hoge bi te zwaar en onhandig. Pas na de uitvinding van de kettingaandrijving (1885) en de luchtband (1888) steeg met de ‘veiligheidswieler’ de interesse explosief. Aan het einde van de negentiende was Frankrijk in de ban van een fietsrage. De wielersport was ongekend populair. Vooral de ééndaagse wegwedstrijden en zesdaagse baanwedstrijden trokken veel toeschouwers. In de baanwedstrijden haalden wielrenners

die achter motoren rijden (stayeren) snelheden tot 50 km/u. De fiets verzag in het verlangen naar snelheid die de tijdgeest van de Belle Époque (1890-1914) kenmerkt. De (sport)kranten speelden hierin een belangrijke rol omdat ze verslag deden van de wedstrijden en omdat de kranten sportwedstrijden organiseerden om de verkoop te stimuleren. Rond de eeuwwisseling waren er in Frankrijk vijftien wielervedstrijden die elkaar fel beconcurrerden. Ze organiseerden populaire wielervedstrijden zoals Bordeaux-Parijs, de wielerklassieker Parijs-Roubaix en de 1200 kilometer lange non-stop monstertocht Parijs-Brest-Parijs. De grootste sportkrant met 80 000 oplages was Le Vélo (De Fiets). Toen rond 1900 het publiek ontdekte dat de autosport, voetbal en rugby veel aantrekkelijker waren om naar te kijken verslapte de populariteit voor het wielrennen. De Ronde van Frankrijk zou daar snel verandering in brengen.

1903-1912 Ram Grand Départ

“Die wegen waren vijandiger dan onze tegenstanders, maar wat een mooie herinneringen lieten ze me na.”

Maurice Garin

De vader van de Tour de France is Henri Desgrange (1865-1940). Hij was een zeer goede baanwielrenner die in 1893 als eerste een werelduurrecord vestigde en hij was de eerste Franse kampioen op de weg. Naast wielrenner werkte Desgrange als journalist voor verschillende kranten en toen hij te oud werd voor het wielrennen zette hij samen met zijn vriend Victor Goddet een sportkrant op. Hierbij profiteerde hij van de spraakmakende Dreyfusaffaire; een gerechtelijk schandaal dat rond 1900 grote gevolgen had in de



Franse politiek. Enkele rijke adverteerders van de sportkrant *Le Vélo* waren het niet eens met het politieke standpunt van *Vélo* in deze affaire en zij steunden de oprichting van Desgrange's concurrerende sportkrant welke in 1900 verscheen onder de naam *L'Auto-Vélo* (Auto-Fiets). Marktleider *Vélo* spande direct een rechtszaak aan omdat de naam *L'Auto-Vélo* plagiaat zou zijn. Desgrange verloor de rechtszaak en moest het woord 'Vélo' uit de naam van zijn blad schrappen. De krant ging verder als *L'Auto*. Op dit moment verwachtte Desgrange dat de toekomst van zijn krant lag in de populaire autosport.

Toch zat het oud-wielrenner Desgrange niet lekker en hij zon op wraak. Hij riep zijn medewerkers bij elkaar en vroeg hun om na te denken over een stunt om de concurrent een zware slag toe te brengen: 'We moeten iets doen, waar heel Frankrijk over spreekt. Het moet in ieder geval een wielervedstrijd worden, zodat iedereen weet dat *L'Auto* veel over de wielersport schrijft.' Enkele dagen later opperde de jonge medewerker Georges Lefèvre – die Desgrange had weggekaapt bij *Vélo* – tijdens een lunch in een Parijse brasserie, het idee voor een wielervedstrijd die in zes etappes door het land zou gaan als een soort rondje door Frankrijk. Desgrange vond het aanvankelijk een krankzinnig idee, maar toen Victor Goddet geld beschikbaar stelde, zag Desgrange het als een kans om zijn kwakkelende krantje leven in te blazen. Desgrange had nog weinig vertrouwen in het idee van Lefèvre, want voor de eerste editie benoemde hij de bedenker van de Ronde van Frankrijk tot directeur van het parcours en jurylid bij zowel de start als de finish. En zo begon de Ronde van Frankrijk als een stunt van een Frans sportkrantje.

De opzet was een echt huzarenstukje. Enkele weken voor de start hadden zich nog maar vijftien renners opgegeven. Te weinig renners hadden zin om zes weken lang van huis weg te zijn en te veel renners vonden de kosten voor de deelname hoog. Desgrange overwoog om de wedstrijd te annuleren maar besloot om de deelname aantrekkelijker te maken. Hij verkortte de wedstrijd van vijf weken tot 19 dagen, *L'Auto* verstrekke een dagelijkse vergoeding, het inschrijfgeld werd verlaagd en het prijzengeld verhoogd. Het totale prijzengeld was twintigduizend

francs waarvan de winnaar zesduizend francs ontving. Onwaarschijnlijk veel geld; het loon van een werknemer was in die tijd niet meer dan een franc per dag. De geldprikkel werkte: er meldde zich uiteindelijk zestig avonturiers die gingen strijden voor de eer en het prijzengeld.

‘Met het brede en machtige gebaar dat Zola in zijn ‘La Terre’ geeft aan zijn landarbeider, gaat L’Auto, krant van actie en ideeën, vandaag door heel Frankrijk de onbezoedelde en ruwe zaadjes vol energie verspreiden van onze grote professionele wegrenners.’ Zo opende Desgrange op 1 juli 1903 de voorpagina van L’Auto toen zestig mannen klaar stonden voor de start van de eerste Ronde van Frankrijk. In zes etappes welke waren verdeeld over drie weken reden de renners een ‘rondje Frankrijk’. De grote kanshebber was de schoorsteenveger Maurice Garin. Hoewel de kettingroker Garin klein was (1,63m) kon hij hard fietsen. Bij de eerste etappe vertrokken de renners om drie uur ‘s middags iets buiten Parijs. De finish van de eerste etappe lag 467 kilometer verder in Lyon. Na de fietstocht van 17 uur en 45 minuten finishte Garin als eerste. Zijn grote rivaal Hippolite Aucouturier revancheerde zich door de volgende twee etappes te winnen maar hij moest echter door uitputting de wedstrijd staken waardoor Garin de eerste Tour won. Van de zestig mannen haalden eenentwintig Parijs. De belangstelling van het publiek viel aanvankelijk tegen. Bij de start kwamen er een paar honderd belangstellenden, maar gaandeweg gingen duizenden Fransen langs het parcours staan om hun helden aan te moedigen. Tijdens de laatste etappe stonden honderdduizend toeschouwers langs de weg en twintigduizend bij de aankomst in Parc des Princes. In de Tourweken was de oplage van L’Auto gestegen van 20 000 naar 65 000. De Ronde van Frankrijk was een schot in de roos. Concurrent Le Vélo werd in 1904 opgeheven. Achteraf kan de Tour gezien worden als een van de beste marketingacties aller tijden.

De eerste Tour kon rekenen op warme belangstelling maar niet alle Fransen waren direct enthousiast over festijn. Vooral in het begin was er nogal wat verzet in de dorpen waar een maximumsnelheid van vijf

kilometer per uur gold. De renners sjeesden op hun fietsen met 25 kilometer per uur door die gehuchtjes. Het vee werd onrustig en boeren sloegen met knuppels op de renners in. De gendarmes deelden tientallen bekeuringen uit aan de renners. Die boetes kwamen terecht op het bureau in Parijs en werden van het prijzengeld ingehouden. Renners moesten dus uitkijken.

Bij de tweede editie raakte het publiek te emotioneel betrokken waardoor het volledig uit de hand liep. In de tweede etappe werden de renners vastgehouden door supporters uit Saint-Etienne die hun dorpsgenoot Antione Fauré een voorsprong lieten nemen. Toen de gevangen renners probeerden te ontsnappen moesten ze dat bekopen met vuistslagen en een bekogeling met stenen. Uit angst verkleedden renners zich en verfden hun fiets, zodat ze onherkenbaar waren. Desgrange en Lefèvre probeerden vanuit hun volgauto de mensen met schoten uit hun startpistolen uiteen te drijven. De bevrijde renners hervatten met de schrik in de benen de koers. Volgens de legende stuurde de gewonde Garin de resterende driehonderd kilometer met één arm. Aucouturier haalde Fauré in en won de etappe. Ook de renners toonden onsportief gedrag. Ferdinand Payan werd gediskwalificeerd nadat hij meermalen was betrapt op het zich laten slepen door een auto. Na de diskwalificatie namen zijn fans wraak. Toen de Tour langs zijn geboorteplaats Alais kwam, lagen er glasscherven en spijkers op de weg en in zijn woonplaats Nîmes barricadeerden leden van de plaatselijke motorclub de route. Opnieuw moesten de organisatoren waarschuwingsschoten lossen om de woedende menigte te verdrijven. De volgende dag volgde Lefèvre de renners met een geladen pistool in de auto. In Parijs aangekomen, prolongeerde Garin zijn Touroverwinning maar wijselijk hield de organisatie zich op de vlakte. De officiële uitslag liet maanden op zich wachten. De Franse journalist Michel Nicolini zei er jaren later over: 'Als de organisatoren hun beslissing al onmiddellijk na de finish hadden genomen, waren ze gelyncht.' Er werd een uitgebreid onderzoek ingesteld naar de vele onrechtmatigheden die hadden plaatsgevonden. Op 30 november kwam de definitieve einduitslag. De

eerste vier finalisten werden gediskwalificeerd, onder andere wegens zich laten voorttrekken, afsnijden van de route en reizen met de trein. Pothier werd levenslang geschorst en Garin mocht twee jaar niet meer koersen. De nummer vijf Henri Corner werd uitgeroepen tot winnaar. Toen de 19-jarige Corner in de laatste etappe op drie uur achterstand van Garin over de streep reed, waarbij hij de laatste vijfendertig kilometer met een lekke band had gereden, zal hij nooit het vermoeden hebben gehad dat hij de jongste winnaar in de Tourgeschiedenis zou worden.

Waarom winnaar Maurice Garin en de 28 anderen precies zijn gediskwalificeerd, is nooit bekendgemaakt gemaakt maar de beslissing was gebaseerd op uitspraken van getuigen. Jarenlang lag de documentatie achter slot en grendel, en toen de Duitsers in 1940 Frankrijk binnenvielen, werden de papieren ijlings naar Zuid-Frankrijk vervoerd en daar verdwenen ze. Garin heeft tot aan zijn dood in 1957 altijd volgehouden dat hij onschuldig was.

Door alle ongeregeldheden was Desgrange na afloop zo kwaad dat hij bekendmaakte dat het voorgoed was afgelopen met de Tour. Hij schrijft in *L'Auto*: 'De Tour de France is dood. Ik ben bang dat deze tweede editie de laatste is. De Tour gaat ten onder aan zijn eigen succes, aan de blinde hartstocht die erdoor is ontketend en aan de streken en het bedrog van onwetenden en kwaadwillenden.' De Tour was onbeheersbaar geworden doordat partijdige supporters te emotioneel betrokken raakten. Maar toen de autosport nog grotere tegenslagen kende – het aantal doden overschreed het 'aanvaardbaar maximum', races tussen hoofdsteden werden afgelast – viel er voor de sportkrant *L'Auto* een belangrijke pijler weg. Desgrange kwam op zijn beslissing terug. Hij schreef in *L'Auto*: 'Ons wacht de grote, morele verplichting om de wielersport weer op orde te brengen. En dat kan alleen de Tour de France.'

Na de dramatisch verlopen Ronde van 1904 ging Desgrange zijn Tour beter beheersbaar maken. Omdat de jury in het pikkedonker moeilijk toezicht kon houden, maakte Desgrange de ritten korter zodat

de renners minder in het donker hoefden te fietsen. Het aantal (iets kortere) ritten werd uitgebreid van zes naar elf. De precieze plaats van de finish werd geheim gehouden voor het publiek om opstootjes te voorkomen. Om de wedstrijd spannender te maken wilde Desgrange iets doen aan de enorme tijdverschillen. Daarom voerde hij een puntenklassement in wat de invloed van materiaalpech verkleinde. En met veel trompetgeschal maakte Desgrange bekend dat de eerste berg in 1905 in het parcours werd opgenomen; de legendarische Ballon d'Alsace (1178m). In zijn aankondiging dreef hij de spanning op: 'Wij weten geen van allen wat de Ballon d'Alsace ons zal brengen. De passage door de bergen is de grote vernieuwing van dit jaar. Onze vrees is even groot als die van de renners.' Desgrange vermeldde er echter niet bij dat de renners in de twee voorgaande edities al een vergelijkbare berg hadden beklommen: Col de la Republique die met zijn 1161 meter maar zeventien meter lager was dan de Ballon. Desgrange wilde graag zijn lezers lekker maken over de 'nieuwe' beproeving en verzweeg simpelweg de Republique. Iedereen slikte het als zoete koek en zelfs tot op de dag van vandaag staat in alle naslagwerken dat de Tour van 1905 de eerste was met een heuse bergetappe.

De aangepaste editie van 1905 verliep op wat incidenten met spijkers op de weg na redelijk rustig. Eén van de deelnemers was Louis Trousselier. Hij had slechts één dag verlof gekregen van zijn kazerne om de eerste etappe te kunnen rijden. Hij won die rit en het verlof werd verlengd. Hij won nog vier etappes en de Ronde. L'Auto vermeldde trots dat de renners over het traject Grenoble-Gap driemaal zo snel waren geweest als de oude diligence met zes paarden. De Tour had bestaansrecht.

Een groot deel van het succes van de Ronde zat in de journalisten die de sport voor de lezers tot leven brachten. Desgrange was de meester van theatrale journalistiek. De schrijfsels over de eerste wielervedstrijden waren nog droge registraties van de gebeurtenissen, en de artikelen over Parijs-Bordeaux of Parijs-Roubaix waren korte verhalen over de wedstrijd. Lefèvre ontdekte dat de lezers niet zo geboeid waren hoe de

race precies was verlopen, maar ze smulden vooral van de persoonlijke verhalen, vol met drama, geluk en emoties. Desgrange keek de nieuwe vorm van sportjournalistiek af van Lefèvre en hij dikte het nog wat aan. In zijn beschrijvingen verliepen de wedstrijden altijd veel heldhafter, dramatischer en sportiever dan in de werkelijkheid het geval kan zijn geweest. De reportages over de Tour lazén als een feuilleton gevuld met heldendichten.

Na drie edities waren de ruwe zaadjes geworteld in Frankrijk. De Tour de France bleek een gouden greep voor L'Auto, dat na de Tweede Wereldoorlog verder ging als Frankrijks grootste sportkrant L'Équipe. Het idee van een wielerronde door een land kreeg navolging in andere landen. De sportkrant La Gazzetta dello Sport organiseerde in 1909 de eerste Ronde van Italië (Giro d'Italia) en in 1935 zag de Ronde van Spanje (Vuelta Ciclista a España) het licht. De Tour, Giro en Vuelta zijn de drie Grote Rondes in het wielrennen.

Desgrange bepaalde tot zijn dood in 1940 het karakter van zijn Tour. De Tourdirecteur groeide op in een tijd waarin Frankrijk was vernederd in de Frans-Pruisische oorlog. Het Franse verlies was volgens Desgrange te wijten de slappe Franse mentaliteit; de Fransen 'waren moe, zonder spieren, zonder karakter en zonder wilskracht.' De sport en lichaamsbeweging zouden de natie fysiek en moreel verbeteren, en daarom moest de Tour de France een afmatting zijn. Desgrange: 'Mannen hebben sport nodig. Zonder sport, zonder sporthelden, zonder de opoffering van atleten die zichzelf tot het uiterste van het menselijk potentieel duwen, groeit de luie mens.'

Al vanaf de eerste editie lieten renners zich sponsors door fietsfabrikanten zoals Peugeot en bandenfabrikanten zoals Dunlop. Voor de fabrikanten was de Tour een ideaal propagandamiddel. De firma's boden royale contracten aan de renners. De veelbelovende renners werden echte professionals die met wielrennen hun boterham verdienden. Toprenners hadden in die tijd een maandsalaris van 3000 franc. Dat was het honderdvoudige van wat een landarbeider verdiende.

De fabrikanten contracteerden de renners en investeerden in ploegen en betaalden voor dure advertenties in L'Auto en om hun geld rendabel te krijgen wilden zij een voorspelbare (en dus saaie) koers. Dit botste met het ideaal van Desgrange; hij wilde zijn lezers en de toeschouwers een sportief spektakel voorschotelen. Desgrange zat dus constant met een dilemma. L'Auto en de Tour waren voor een deel financieel afhankelijk van de fabrikanten, maar de sponsors profiteerden van de populariteit van de Tour en dat gaf Desgrange genoeg speelruimte om met het aanpassen van de regels een zo sportief mogelijke wedstrijd te organiseren. Mede door Desgrange was de Tour veel spannender dan de Giro welke wel sterk werd gedomineerd door de merkenploegen.

Decennialang sleutelde Desgrange aan de reglementen om de ideale formule te vinden. Veel van zijn regels die nu erg vreemd lijken dienden om de wedstrijd zo individueel mogelijk te maken. De Tourdirecteur verbood hulp bij pech. Lekke banden moest een renner zelf plakken en een framebreuk moest een renner zelf bij een plaatselijke smid repareren onder toezicht van de wedstrijdleiding. Ook mochten renners niet met elkaar samenwerken. Desgrange was erg streng op de naleving van zijn boude regels. Hij leidde zijn Tour als een kleine tiran. Hij duldde geen tegenspraak en legde willekeurig straffen op. Zijn straffen waren ooit zo grillig dat het hele Belgische team vol walging naar huis ging.

Desgrange wilde een heroïsche strijd en daarom maakte hij de wedstrijd zwaarder door de totale afstand te vergroten en het aantal etappes uit te breiden. De Ronde van 1906 was met dertien etappes en 4545 kilometer bijna twee keer langer dan de eerste editie. Tegenwoordig is de Ronde ongeveer 3000 kilometer lang. In de loodzware ronden in de eerste decennia haalde soms maar een kwart van de renners de eindstreep in Parc des Princes in Parijs. Ook in de hoogte zocht Desgrange naar de grenzen. De cols van de Vogezen en de Alpen werden toegevoegd. Toen een journalist terugkwam van een verkenning van de Pyreneeën zei hij dat hij bijna was omgekomen tijdens een sneeuwstorm

en er werden weleens beren gesignaleerd. Dat klonk Desgrange als muziek in de oren. Om bij een beklimming het verzet te kunnen veranderen konden renners in het begin gebruikmaken van ‘twee-versnellingen’-fietsen. Aan elke zijde van het wiel hadden deze een ander kettingwiel. Voor het verwisselen van de versnelling moesten de renners het hele wiel verwijderen, omdraaien en weer monteren. De renners mochten van Desgrange zoveel versnellingen gebruiken als zij wilden. Maar als zij er 22 wilden, moesten ze 22 wielen op hun rug meenemen en elke keer dat ze wilden schakelen van wiel wisselen. De veel handiger derailleur (versnellingsapparaat, uitgevonden in 1930) heeft Desgrange tot 1937 tegengehouden. Na de invoering moest de Tourbaas er even aan wennen, want hij vond het naar eigen zeggen meer iets voor vrouwen, dwergen en invaliden.

In de Ronde van 1910 werden klinkende namen als de Col de Tourmalet (2115 m), Aubisque, Aspin en de Peyresourde opgenomen in het wielerepos. De eindzege in deze bijzonder spannende Tour ging uiteindelijk naar de man die als beste de Pyreneeën had bedwongen: Octave Lapize. Desgrange was tevreden over het spektakel en voegde in het volgende jaar ook de eerste hoge passen in de Alpen toe: de Col du Télégraphe en de Col du Galibier (2556m). Het fietsen in de bergen op de onverharde wegen was in die tijd gekkenwerk. Gustave Garrigou, de Tourwinnaar van 1911, schreeuwde tijdens een beklimming richting de organisatoren ‘Jullie zijn een bende bandieten.’ De bergpassen waren in die tijd nog niet zo glad geplaveid als tegenwoordig waardoor de renners vaak genooddaakt waren om met de fiets aan de hand over de modderige geitenpadjes te lopen. Het hooggebergte vergrootte het wielerspektakel.

De winnaars uit de begintijd werden legendarisch. Een van die helden is Lucien Petit-Breton (echte naam: Lucien Mazan). Als jongen droomde Lucien van een wielercarrière maar zijn vader wilde dat hij de horlogezaak zou overnemen. Nadat hij een racefiets won in een loterij ging hij fietsen onder de schuilnaam Breton en omdat er in die dagen ook nog een andere bekende Breton wielrenner was, werd zijn bijnaam

Petit-Breton, hoewel Lucien met zijn 1,69m zeker niet klein was voor die tijd. Lucien bestudeerde het parcours goed en kondigde aan waar hij zou aanvallen. Zijn fans gingen op die plaats kijken en Petit-Breton hield zich altijd aan zijn woord. Hij nam negen maal deel aan de Tour en wist in 1907 en 1908 als eerste de Tour twee keer te winnen. Op 35-jarige leeftijd kwam hij in 1917 om het leven bij een auto-ongeluk aan het oorlogsfront.

In 1910 was er nog een alternatieve Tour de France welke werd georganiseerd door de fietsenmerken Peugeot en Wolber. Deze ploeg was ontevreden over de beperkingen die Desgrange oplegde. Uit protest deed Peugeot-Wolber niet meer mee aan de Tour de France. Ze organiseerde in 1910 de Tour des Indépendants. Deze alternatieve Tour voor onafhankelijke renners werd verreden tussen 7 augustus en 4 september, telde 14 etappes, ging over ongeveer 3.000 km en had 526 deelnemers. De winnaar was René Guénot. Een jaar later werd De Tour des Indépendants voor de tweede en ook meteen laatste keer verreden. De winst ging naar de 20-jarige Belg Philippe Thys, een voorbode van zijn befaamde drie overwinningen in de Tour de Frances van 1913, 1914 en 1920. De jonge leeftijd van de top drie laat zien dat deze ronde de functie had kunnen hebben van een kraamkamer van talent, een soort vroege Ronde van de Toekomst – maar het is er niet van gekomen.

Peugeot keerde in 1912 terug naar de Tour de France nadat Desgrange de regels voor de ploeggrootte aantrekkelijker had gemaakt. In de eerste jaren bestonden de ploegen uit slechts vijf man en de fabrikanten met hun dochterondernemingen sponsorden meerdere ploegen om hun kansen te vergroten. Desgrange wilde hier van af. In 1912 vergrootte hij de ploegen naar tien man waarmee elke fabrikant genoeg kansen had met één ploeg. Het gevolg was dat de ploegen met tien man de koers meer naar hun hand konden zetten.