

AKSEL LUND SVINDAL

DIE AUTOBIOGRAFIE

MALIK

Größer
als ich

Aksel Lund Svindal

Größer als ich

AKSEL LUND SVINDAL

mit Torbjørn Ekelund

Größer als ich

DIE AUTOBIOGRAFIE

Aus dem Norwegischen
von Wolfgang Butt

Mit 56 farbigen Fotos

MALIK

Mehr über unsere Autoren und Bücher: www.malik.de

Die norwegische Originalausgabe erschien 2019 unter dem Titel »Større enn meg. En selvbiografi« bei Pilar Forlag, Strawberry Publishing AS, Oslo.

Die Übersetzung wurde gefördert von NORLA,
Norwegian Literature Abroad, Oslo.



ISBN 978-3-89029-542-8

© Aksel Lund Svindal & Torbjørn Ekelund, 2019

Published in agreement with Stilton Literary Agency

Redaktion: Ingrid Eia Ryvarden

© der deutschsprachigen Ausgabe:

Piper Verlag GmbH, München 2020

Redaktion der deutschsprachigen Ausgabe:

Steffen Geier, Heidelberg

Fotos im Bildteil: Privatarchiv Aksel Lund Svindal (Bildteil Seite 1-6, 9 unten);

NTB scanpix: Tor Richardsen (7 oben, 8 unten, 15 oben, 20 oben), Mike Blake/

Reuters (7 unten), Denis Balibouse/Reuters (8 oben), Rick Wilking/Reuters

(9 oben), Alessandro Trovati/AP (10 unten), Cornelius Poppe (12 oben und

Mitte, 14, 20 unten, 22 Mitte), Cornelius Poppe/TT Sport (16 oben), Lise

Åserud (12 unten), Dominic Ebenbichler/Reuters (13 oben), Bjørn S. Dele-

bekk/VG (13 unten), Joe Klamar/AFP (15 Mitte), Christof Stachel/AFP

(15 unten), Frank Gunn/AP (16 unten), Francois Xavier Marit/AFP (17 oben),

Anders Wiklund (17 Mitte), Pontus Lundahl (17 unten), Leonhard Foeger/

Reuters (21 Mitte), Helge Mikalsen/VG (21 oben), Audun Braastad

(21 unten), Stefan Wermuth/Reuters (22 oben), Erlend Aas (24 oben), Kyrre

Lien/Aftenposten (24 unten);

picture-alliance: John G. Mabanglo/dpa/epa (9 Mitte), Mark Leffingwell/

Reuters (10 oben), DPPI (11 oben), George Frey/dpa (11 unten), Christian

Hartmann/Reuters (18 oben), EXPA/APA/picturedesk (18 unten, 19 unten),

Anders Wiklund/TT (19 oben);

via Felix Neureuthers Facebook-Seite (22 unten);

Blick/Toto Marti (23 oben);

Jonatan Bendixen (23 unten)

Satz: Uhl & Massopust, Aalen

Litho: Lorenz & Zeller, Inning am Ammersee

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

Für Vater, Simen
und The Attacking Vikings

*Wenn ein Mensch keine Fehler machte,
würde er binnen eines Monats die Welt besitzen.
Aber wenn er nicht aus seinen Fehlern lernte,
würde er nicht das kleinste bisschen besitzen.*

Edwin Lefèvre, *Reminiscences*

*Ski Alpin ist ein Mannschaftssport –
abgesehen von den zwei Minuten,
in denen wir miteinander konkurrieren.*

The Attacking Vikings

Inhalt

Erster werden	11
Der Sturz	15
Teil 1 1982–1988	21
Teil 2 1995–2002	53
Teil 3 2019: Gegenwart	71
Teil 4 2002–2005	105
Teil 5 2005–2006	125
Teil 6 2006–2007	141

Teil 7	2008–2009	167
Teil 8	2008–2013	183
Teil 9	2014–2015	223
Teil 10	2016–2017	233
Teil 11	2018	257
Teil 12	2018–2019	281
Dank		320

Erster werden

Ich stehe allein am Start.

Mein Kopf ist leer, die Außenwelt hat aufgehört zu existieren. Die Piste liegt unter mir. Ich kenne sie auswendig, kann sie vor mir sehen, wenn ich die Augen schließe, jeden Meter, jede Kurve, und ich weiß genau, was ich tun muss.

Alles ist bis ins letzte Detail eingeübt, in Tausenden von Trainingsstunden wiederholt, Jahr für Jahr. Ich verlasse mich auf den Körper, und ich verlasse mich auf den Kopf. Ich habe mir einen Plan gemacht. Die Piste ist besichtigt. Im Kopf bin ich sie schon viele Male gefahren.

Jetzt kommt das Rennen.

Jetzt liegt alles an mir.

Wenn es losgeht, übernimmt der Instinkt. Das Gedächtnis des Körpers, die Balance, die Bewegungen, ein Gefühl, außer mir selbst zu sein und zugleich intensiv gegenwärtig.

Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 150 Kilometern pro Stunde, der Untergrund ist pures Eis. Die steilsten Partien sind viel steiler als der Anlauf einer Skisprungschanze. Bremsen geht nicht, Anhalten ist unmöglich, es ist, wie auf großen Wellen zu surfen, die sich auf dem Meer brechen, du kannst nicht gegen sie ankämpfen, du musst dich anpassen, ihren Bewegungen folgen.

Die kürzestmögliche Linie mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit.

Das ist Abfahrt.

Das Einzige, was ich tun kann, ist weiterfahren. Und egal, wie schnell ich bin, ich will, dass es noch schneller geht.

Entlang der Strecke ist der Jubel von dreißigtausend Zuschauern zu hören, aber für mich ist es still. Das Einzige, was ich höre, ist der Wind. Ich brauche dieses Rauschen. Es hilft mir, das Gleichgewicht zu halten. Es erzählt mir etwas über meine Geschwindigkeit.

Ich habe den Tunnelblick. In neunzig Sekunden blinzele ich ein Mal. Nehme jede Information auf, die wichtig ist, sonst nichts. Das Einzige, was ich sehe, sind die Welt direkt vor mir, die Elemente, zu denen ich mich verhalte, die Konturen im Schnee und eine Linie, die nicht existiert, die nur ich sehen kann.

Die Ideallinie, der Bogen, der als schnellster Weg durch eine Kurve führt.

Ich befinde mich in der Zukunft. Die Geschwindigkeit ist so hoch, dass ich dort sein muss, eine Sekunde der Zeit voraus, vierzig Meter vor meinem Körper. Darauf ist alles in mir fokussiert.

Abfahrt ist Angst.

Das gleiche Gefühl, wie wenn du im Auto die Kontrolle verlierst und erkennst, dass es gleich krachen wird. Die akute Alarmbereitschaft des Nervensystems, der Schock im Körper und das pumpende Adrenalin. Wie bei einem Crash auf der Autobahn, wieder und wieder, jede Sekunde, fast zwei Minuten lang.

Abfahrt ist eine Erzählung mit einfacher Dramaturgie. Es gibt keine Haltungsnoten. Alles, was zählt, ist, Erster zu werden.

Die Schwerkraft. Die Zentrifugalkraft. Die Geschwindigkeit. Ich kämpfe gegen Gegner, die so alt wie die Erde sind. Dann ist es vorbei.

Weil ich die Ziellinie überquere.

Oder weil ich gar nicht so weit komme.

Der Sturz

Beaver Creek, Colorado. Dienstag, 27. November 2007.

Ich war nie besser gewesen als in jenem Herbst. Bereits im Februar hatte ich im schwedischen Åre zweimal WM-Gold gewonnen. Ich hatte die Saison mit dem Sieg im Gesamtweltcup beendet, 13 Punkte vor dem Vorjahressieger, dem Österreicher Benjamin Raich, nachdem ich ganz am Ende in Lenzerheide in der Schweiz drei Siege hintereinander geholt hatte.

Die Vorbereitung im Frühling und Sommer war gut gelaufen, und als es auf den Start der neuen Saison zuing, war ich gut in Form. Kjetil André Aamodt und Lasse Kjus hatten aufgehört, meistens war ich der Einzige, der für Norwegen fuhr, besonders in den Speed-Wettbewerben Abfahrt und Super-G.

Ich hatte mit Athleten aus anderen Ländern trainiert. Zuerst waren wir in Neuseeland, wo ich mit den Deutschen und Österreichern Riesenslalom und Super-G fuhr. Danach zogen wir weiter nach Chile, um mit den Kanadiern Abfahrt und Super-G zu trainieren. Ich war der Schnellste. Wir ließen den anderen keine einzige Bestzeit, und Pella Refsnes, der Krafttrainer des Olympiatoppen, des Nationalen Trainingszentrums für Spitzensportler in Oslo und der einzige Trainer, der mit mir in Chile war, sagte, dass es fast ein bisschen dreist sei.

Als die Weltcupssaison 2007/2008 begann, siegte ich weiter. Ich gewann den Riesenslalom im österreichischen Sölden und den Super-G in Lake Louise in Kanada, und als zwei Tage später das Abfahrtstraining in Beaver Creek beginnen sollte, hatte ich ein gutes Gefühl.

Ich stand nackt vor dem Spiegel im Hotelzimmer und putzte mir die Zähne. So gut wie jetzt war ich noch nie vorbereitet, dachte ich. Es war ein geiles Gefühl, denn wenn ich eins hasse, dann ist es, vor einem Rennen nicht vorbereitet zu sein.

Damit kann ich nicht umgehen.

Es gibt immer etwas, das man nicht zu hundert Prozent unter Kontrolle hat, das muss man akzeptieren. Aber ich will die Kontrolle über das haben, was ich beeinflussen kann. Je mehr Kontrolle ich habe, desto weniger muss ich darauf hoffen, Glück zu haben. Oder darauf bauen, dass der Zufall mir in die Karten spielt.

Zwei Jahre zuvor hatte ich mit dem Super-G von Lake Louise mein erstes Weltcuprennen gewonnen, das war ein ganz neues Erlebnis gewesen, und alle Gefühle und der ganze Medienrummel hatten mich viel Kraft gekostet. Jetzt hatte ich mehr Erfahrung. Ich war voller Energie, und als ich mich auf die Waage stellte, zeigte sie 103 Kilo an. Neuer Rekord. Es war perfekt, denn ich wollte schwer sein. Beim Abfahrtslauf ist die Schwerkraft der Motor. Oder, wie Kjetil André Aamodt und Lasse Kjus zu sagen pflegten: Fett ist Tempo.

Ich fühlte mich wohl in Beaver Creek, es ist einer der besten Wintersportorte in den USA. Im Jahr zuvor hatte ich dort die Kombination gewonnen, bei der man Slalom und Abfahrt oder Super-G fährt und die Zeiten dann addiert.

Die Rennstrecke lag mir, und ich war voller Selbstvertrauen. Das ist ganz entscheidend im alpinen Skisport.

Ich muss den Glauben haben, gewinnen zu können. Aber erhöhtes Selbstvertrauen kann auch gefährlich sein. Die Risikobereitschaft wächst, wenn ich weiß, dass ich gewinnen kann. Und wenn die Geschwindigkeit zunimmt, werden jede Kurve, jeder Sprung und jede Schussfahrt im Steilhang schwieriger zu bewältigen. Gleichzeitig erhöht sich die Wahrscheinlichkeit eines Sturzes.

Ein Abfahrtsrennen dauert drei Tage. Aus Sicherheitsgründen sollen alle Läufer vor Beginn des Rennens auf der Strecke trainiert haben. Wir absolvieren zwei Trainingsläufe. Den ersten zwei Tage vor dem Rennen und den zweiten am Tag davor. Vor jedem Trainingslauf und vor dem eigentlichen Rennen haben wir eineinhalb Stunden Zeit, um uns mit der Strecke vertraut zu machen. Eineinhalb Stunden, um eine Piste zu studieren, die wir im Rennen in eineinhalb Minuten durchfahren. Da gilt es, die Zeit gut zu nutzen.

Wenn ich die Strecke studiere, gleite ich langsam abwärts, spreche unterwegs mit den Trainern und präge mir alle Einzelheiten ein.

Gleite abwärts und klettere wieder hoch, gleite abwärts und klettere wieder hoch.

Schließe die Augen und merke mir die Linie.

Der Plan ist klar, dann kommt der Probelauf, ich fahre die Strecke ab und teste die geplante Geschwindigkeit. Wenn ich ins Ziel komme, memoriere ich die gesamte Strecke als zusammenhängendes Ganzes. Ich schließe die Augen und bewege die Arme und sehe alles vor mir. Diese Phase ist wichtig, denn je mehr ich von der Strecke weiß, umso geringer erscheint mir das Risiko – und umso kühner wage ich zu fahren.

Wenn die Strecke am Tag des Rennens besichtigt ist, wärmen wir uns auf Skiern auf, gern mit ein paar Runden

auf einer Riesenslalompiste, um die Bewegungen in Gang zu bekommen. Eine halbe Stunde vor dem Rennen nehmen wir den Lift hinauf zum Start, wo wir die üblichen Aufwärmroutinen absolvieren und die Rennstrecke noch ein paarmal im Kopf durchgehen. Fünf Minuten vor dem Start erhalten wir per Walkie-Talkie letzte Hinweise von den Trainern. Sie informieren uns über den letzten Stand der Verhältnisse und sagen uns, ob diese sich verändert haben oder nicht.

»Alles ist exakt so, wie wir es geplant haben.«

»Das Tempo ist etwas höher als gestern, der Sprung geht über sechzig Meter, nicht vierzig.«

Solche Dinge teilen die Trainer uns mit, und wenn es Änderungen gibt, nehmen wir in einem letzten gedanklichen Durchgang Justierungen vor.

Bei der Besichtigung vor dem Trainingslauf in Beaver Creek hatte ich den Eindruck, dass der Hang in einem außerordentlich guten Zustand war. Die Rennstrecke heißt »Birds of Prey«, Raubvögel, und die Sprünge tragen Namen wie »Peregrine« (Wanderfalke), »Goshawk« (Habicht) und »Golden Eagle« (Steinadler). Der letzte ist einer der weitesten im gesamten Weltcup, und an diesem Tag waren die Verhältnisse in der flachen Anfahrt zum Sprung ideal. Ich betrachtete sie, sah die schnellste Linie und dachte: Das krieg ich hin.

Im Starthaus. Ich blickte hinunter auf die Piste, füllte die Lungen mit Luft, in tiefen Zügen, eins, zwei, drei, der Starter zählte die Zeit herunter, two seconds, one second, volle Konzentration, ich stieß mich vom Start ab, krümmte mich in die Hocke, wühlte eine freche Linie in der steilen Passage, die ideale Spur den Hang hinunter, und ich dachte: Es läuft perfekt. So schnell war ich auf dieser Piste noch nie.

Der »Golden Eagle« ist normalerweise ein Sprung zwischen vierzig und sechzig Metern, je nach Geschwindigkeit. Auch wenn ein Abfahrtsläufer sechzig Meter weit springt, hat er versucht, so kurz wie möglich zu springen, denn in der Luft geht es langsamer als am Boden.

In der letzten Kurve vor dem »Golden Eagle« hatte ich ein bisschen zu viel Rücklage. Ich war schneller als vorhergesehen. Beim Absprung war ich ein wenig aus dem Gleichgewicht. Es war ein Fahrfehler, der geschah, weil mein Tempo so hoch war, nachdem ich in der Passage davor die Ideallinie so gut getroffen hatte. Die absolut letzte Stelle, wo du in der Abfahrt einen Fehler machen willst, ist unmittelbar vor einem Sprung. Die Weite des Sprungs ist nur ein Moment. Die größte Herausforderung ist der Höhenunterschied, der rasch bis auf vierzig Meter anwachsen kann. Die Landungen sind hart.

In der Regel bin ich in der Lage, einen Fehler zu korrigieren, aber manchmal geht es nicht. Es überrascht mich, wenn es passiert, weil ich daran gewöhnt bin, die ganze Zeit aus der Balance zu sein, mich aber immer wieder zu fangen vermag. Ich glaube, alles geht gut, bis ich begreife, dass nicht alles gut geht, und dieser Dienstag im November 2007 in Beaver Creek war ein solcher Tag. Ich verlor die Kontrolle, verschwand über die Absprungkante und wurde herumgerissen.

Als Erstes dachte ich: Das wird kein guter Sprung.

Das Einzige, was ich sah, waren Wolken und Himmel, nicht der Hang, nicht die Baumspitzen, nicht das orange-farbene Sicherheitsnetz, nichts.

Ich begriff, dass ich es nicht schaffen würde, mich zu fangen. Ich versuchte mich zu drehen, um nicht auf dem Nacken zu landen. Ich konnte nichts tun, außer mich in der Luft zusammenzurollen, mich auf den Aufschlag vorzubereiten und das Beste zu hoffen.