Radrennfahrer Armstrong 2008

Biografien

Armstrongs Zorn

Lance Armstrong hasst. Er hasst sie alle, die Andreus, die LeMonds und wie sie sonst noch heißen. Er findet all jene „widerwärtig“, die dazu beigetragen haben, ihn als Doper und Lügner zu entlarven, als Menschenverführer und -verächter. Es ist still geworden um den Amerikaner, seit er vor zwei Jahren aufflog und gestand, seit man ihm seine sieben Siege bei der Tour de France aberkannte und ihn lebenslang sperrte. Er hat sich bei einigen Leuten entschuldigt, denen er das Leben zur Hölle gemacht hatte, weil sie es wagten, am Bild des Superhelden zu rütteln. Jedes einzelne Sorry ist wertlos. Armstrongs Hass lebt, vielleicht stärker denn je.

Die US-Journalistin Juliet Macur hat jahrelang über Armstrong geschrieben, er hat sie zu manipulieren versucht und dafür umschmeichelt oder attackiert, je nachdem, was er für angebracht hielt. Sie wusste also, was sie erwarten durfte, als sie im Juni 2013 vor Armstrongs Villa in Austin, Texas, vorfuhr, um ihn für ihr Buch zu sprechen. Armstrong war gerade dabei auszuziehen, weil er sich das Leben eines Megastars nicht mehr leisten konnte. In der sich leerenden Villa, der Kulisse seines Abstiegs, traf Macur einen Mann, dessen Zorn mit etwas Abstand auf die Ereignisse wieder aufgeflammt ist. Der taktische Fehler einräumt, manche Beschimpfung seiner Gegner bedauert, der aber nicht einsieht, was falsch daran gewesen sein soll, wieder und wieder gelogen zu haben. Weil alle es taten. „Es gibt keine guten und bösen Jungs“, sagt er.

Macur hat Aufstieg und Fall des Lance Armstrong intensiv recherchiert und dafür mit mehr als 130 Menschen gesprochen. Sie erzählt die Geschichte mit all ihren Wendungen und Abgründen, faktentreu und facettenreich wie einen wahren Krimi. Das Treffen in Austin bildet Prolog und Epilog ihres Buchs, es gibt die Antwort auf die Frage, was die Geschehnisse in Armstrongs Innerstem bewirkt haben könnten: nichts. Er hat sie bloß in sein Weltbild eingepasst.

Aus dem Sport wurde er verstoßen. Er ist verklagt worden und soll über 120 Millionen Dollar zahlen. Kläger sind unter anderen die USA. Das Land, dessen Idol er war, könnte ihn in die Pleite treiben. Armstrong hat sich stets an der Größe der Aufgabe aufgerichtet. Jetzt sagt er: „It’s fucking rock and roll, baby.“ hac

Juliet Macur
Lance Armstrong – Wie der erfolgreichste Radprofi aller Zeiten die Welt betrog
Edel Books, Hamburg; 432 Seiten; 22,95 Euro.

Kommentar

Der Klotz muss weg

Ein Radlader. Die Formel 1 hat sich höchste Sicherheitsstandards auferlegt – und dann schicken sie solch einen Eisenklotz in den gefährlichsten Abschnitt einer Strecke. Die Auslaufzonen vieler Kurven sind breit wie Florida-Highways und mit meterdickem Aufprallschutz versehen, die Rennwagen werden strengen Crashtests unterzogen – und dann tuckert ein Bergungsgerät herum, das üblicherweise Paletten stapelt oder Baumaterial bewegt. Ohne Knautschzone. Ein massiver Haufen Metall, in den Jules Bianchi krachte.

Sein Unfall in Suzuka hat eine Lücke im engmaschigen Sicherheitsnetz offenbart. Jene, die nun argumentieren, im Rennsport könne es niemals hundertprozentige Sicherheit geben, überstrapazieren eine Binsenweisheit. Wenn sich die Formel 1 um etwas verdient gemacht hat, dann darum, dass die Organisatoren seit 20 Jahren vom Willen getrieben sind, mittels technischer Lösungen den Tod von der Piste zu verbannen. Sonst wäre dieser Hightech-Sport selbst auf der Strecke geblieben.

Auch jetzt werden neue Wege diskutiert, um Crashs wie den von Bianchi – oder zumindest die fatalen Folgen – zu vermeiden. An Ideen mangelt es nicht: strikte Tempolimits während Bergungsarbeiten, mehr Safety-Car-Phasen, frühere Rennabbrüche. Bianchi erlitt Kopfverletzungen, deshalb klingt es plausibel, dem Cockpit ein Dach oder einen Käfig überzustülpen. Bianchi aber hätte das wohl kaum geholfen. Sein Auto traf mit einer solchen Wucht auf das Hindernis, dass es den Überkopfschutz entweder abgerissen oder Bianchis Körper die Aufprallkräfte kaum ausgehalten hätte. Der Radlader war das Problem. Es wäre viel erreicht, wenn Bergungsgeräte eingesetzt würden, die besser geeignet sind. Detlef Hacke

FOTO: ELIZABETH KREUTZ / CORBIS (O.)