

NACHTS EINE ABFAHRT VOM CORVATSCH, TAGS LANGLAUF UNTEN IM TAL



FOTO: ROBERT BOESCH

**Für Romantiker und Nachtskifahrer:
Abfahrt auf der längsten beleuchteten Piste der Schweiz**

Jeden Freitag bietet sich am Corvatsch ein ganz besonderes Erlebnis. Um 19 Uhr gehen die Lichter an auf der längsten Nachtpiste der Schweiz und lassen die Skifahrer in eine traumhafte Welt eintauchen. Für Verschnaufpausen und Stärkung zwischen den berausenden Abfahrten sorgt das Restaurant Murtèl auf der Mittelstation der Corvatschbahn oder die legendäre Hossa Bar direkt bei der Talstation der Sesselbahn Alp Surlej, wo die Party bis weit nach Mitternacht weitergeht. Wer es noch etwas spezieller haben möchte, der kann die Snow Night auch exklusiv für Gruppen buchen, vom 5. Dezember 2014 bis zum 3. April 2015. www.corvatsch.ch



**Für Abenteuerer und Nostalgiker:
Eine Bobfahrt auf dem einzigen Natureiskanal der Welt**

Nervenkitzel pur. Wer schon immer davon geträumt hat, in einem Bob die engen Kurven eines Eiskanals hinunterzudonnern, dem bietet sich jetzt eine ganz besondere Gelegenheit. Im Rahmen von 125 Jahre Bobsport können auf dem Olympia Bob Run St. Moritz-Celerina gleich zwei einmalige Fahrten am selben Tag absolviert werden, die erste mit einem aktuellen Rennbob, die zweite mit einem historischen Schlitten aus dem Jahr 1939. Zudem erhält jeder Teilnehmer ein spezielles Erinnerungset, das neben einem Stick mit zahlreichen Dokumenten, Filmen und alten Postkarten auch ein Spezialdiplom, ein Taschenmesser und ein historisches Plakat enthält. Das einzigartige Bob-Erlebnis kostet 488 Franken pro Person. www.olympia-bobrun.ch



FOTO: CHRISTOF SONDEREGGER

**Für Geniesser und Sonnenanbeter:
Auf 200 Kilometern präparierten Loipen über die Seen**

Rund 12000 Langläufer und Langläuferinnen sind es jedes Jahr, die jeweils im März am legendären Engadin-Skimarathon teilnehmen. Doch es muss nicht immer Masse sein. Auf den Dutzenden von Langlaufloipen mit einer Gesamtlänge von über 200 Kilometern lässt sich wunderbar und ohne Zeitdruck durch die verschneiten Landschaften gleiten und die herrliche Engadiner Sonne genießen. Ob auf der Höhenloipe bei der Alp Bondo am Berninapass, den gefrorenen Seen zwischen St. Moritz und Maloja oder den 87 Kilometern von St. Moritz über Pontresina und Samedan bis nach Bever, die bestens präparierten Loipen bieten einen Hochgenuss für jeden Langlaufbegeisterten. Selbstverständlich kann überall auch das nötige Equipment gemietet werden.

FREIER FALL: IN 6 SEKUNDEN AUF 140 KILOMETER PRO STUNDE

100 Prozent Gefälle. In St. Moritz wird den Abfahrern nichts geschenkt. Ausser dem Gefühl des freien Falls, gleich nachdem sie sich aus dem Starthaus gestürzt haben

VON MIRJAM FASSOLD

Der Blick aus dem Starthaus der Herrenabfahrt auf der Corviglia ist furchterregend: «Ich weiss noch genau, wie ich das erste Mal da oben gestanden und zwischen meinen Skis hindurch ins Leere geschaut habe», sagt Marco Büchel, der seit seinem Rücktritt vom aktiven Skirennsport als TV-Kommentator und Kamerafahrer tätig ist. Der Liechtensteiner ist kein Weichei, doch an jenem Januar Morgen 2002 spürte der begeisterte Basejumper Beklemmung aufsteigen: «Ich wollte keinesfalls raus aus diesem Starthaus und hoffte, dass mich niemand von hinten stossen würde. Das habe ich mir natürlich nicht anmerken lassen, aber innerlich war ich ziemlich verängstigt.»

Was der Frohnatur so viel Respekt einflösste, war der Starthang mit einer Neigung von 45 Grad – sprich 100 Prozent Gefälle. Das ist so steil, dass Pistenarbeiter und Streckenposten nur an Seilen gesichert arbeiten dürfen. Streckenarchitekt Bernhard Russi nennt die Passage «Freier Fall». Nicht von ungefähr. Die Fahrer wähen sich auf den ersten 20 bis 30 Metern tatsächlich im freien Fall. Selbst für Abfahrts-Cracks keine Alltäglichkeit; die berühmte Mausefalle auf der Streif in Kitzbühel beispielsweise weist «nur» 85 Prozent Gefälle auf.

SPEKTAKULÄR, ABER NICHT GEFÄHRLICH

Als gefährlich bezeichnen die Experten den «Freien Fall» trotzdem nicht, sie stufen die Passage noch nicht einmal als besonders schwierig ein. «Der Start ist spektakulär, aber keinesfalls gefährlich», sagt Büchel. «Im Starthang müssen keine Kurven gefahren werden, und er geht in flaches Gelände über, was das Tempo kontrolliert.» Sollte ein Fahrer dennoch zu Fall kommen, würde er in Falllinie nach unten rutschen, ohne dabei irgendwo anstossen zu können, die Verletzungsgefahr ist

dadurch gering. «Gefährlicher und actionreicher wäre es, wenn nach 70 Metern bereits eine Welle oder ein Sprung warteten», sagt der frühere Bündner Abfahrtspezialist Franco Cavegn.

Die Fahrer beschleunigen am Start innert sechs Sekunden von 0 auf 140 Kilometer pro Stunde. Schneller als mancher Rennwagen. «Das fühlt sich grandios an», sagt Cavegn. Und birgt Suchtpotenzial: «Der Blick in die Tiefe ist bei jedem Start auf der Corviglia aufs Neue einzigartig – und man freut sich auf die Beschleunigung», gesteht Büchel.

Wie aber kommt man als Pistenarchitekt auf die Idee, eine 300 Quadratmeter grosse Startplattform in unwegsames Gelände zu bauen? Eine Plattform, die einzig von einem Bergbahn-Zwischenausstieg über 187 Treppenstufen zu erreichen ist und von der aus es rund 30 Meter nahezu senkrecht hinuntergeht? Nun, das Reglement des Internationalen Skiverbandes FIS dürfte schuld sein. Dieses schreibt nämlich vor, dass eine WM-Abfahrt der Herren 800 Meter Höhendifferenz zu überwinden hat. In St. Moritz war das Ziel in Salastrains bereits fix, als mit der Planung der Herrenabfahrtsstrecke für die WM 2003 begonnen wurde. Rennleiter Martin Berthod und Pistenarchitekt Bernhard Russi suchten in der Folge an den Bergflanken mindestens 800 Höhenmeter weiter oben nach einem Startort. Fündig wurden sie auf 2840 Meter über Meer in der Nähe der Piz-Nair-Gondelbahn. Russi musste «nur» noch die ideale Linienführung ins Ziel finden, das Organisationskomitee die Bewilligung erhalten, die Starttrampe in den Berg zu schlagen.

Beides ist geglückt. 2017 werden im Corviglia-Gebiet erneut alpine Ski Weltmeisterschaften ausgetragen, die weltbesten Abfahrer sich über den «Freien Fall» ins Rennen stürzen, und die Zuschauer den Atem anhalten. Und Russi wird erneut zufrieden lächeln, weil er eine

Strecke geschaffen hat, die Fahrer zu Helden macht und deren Start so spektakulär ist, dass sie den Medien erneut eine Story wert sein wird.

«Der «Freie Fall» ist in erster Linie ein Medienthema», sagt Paul Accola. Die Aussicht von der Startplattform sei zwar schön, der Startabschnitt selbst nicht gefährlich, aber beeindruckend, so der Gesamtweltcupsieger von 1991/92. Er kennt das Gelände besser als jeder andere. Im Spätsommer 2001 hatte der Davoser mit seinem Menzi Muck vier Wochen lang im felsigen Starthang gearbeitet und Leitungen für die Zeitmessung verlegt. Dabei musste Accola eine deutlich brenzligere Situation meistern als irgend einer seiner Rennfahrerkollegen an selber Stelle auf Ski: «Der Bagger war mit einer Seilwinde gesichert. Einmal riss das Windenseil, das hätte richtig gefährlich werden können.»

DEN «FREIEN FALL» HAUTNAH SELBER MITERLEBEN

Die Arbeit an der WM-Strecke war für den damals 34-jährigen die perfekte Saison-Vorbereitung: «Es war für mich eine Art Training.» Nicht nur dass er die letzten 200 Meter bis zu seinem Arbeitsgerät zu Fuss absolvieren musste, auch den Treibstoff für den Bagger trug Accola eigenhändig von der Bergstation San Murezzan hoch oder vom Start runter. Die FIS bedankte sich bei der WM-Hauptprobe im Januar 2002 mit Startnummer 1: Der Allrounder Paul Accola durfte das erste Abfahrtsrennen auf der neuen Strecke eröffnen. Die Freude darüber hält bis heute an. Bei der Nummernvergabe hatte Accola damals gesagt: «Diese Ehre freut mich wirklich, mehr als meine fünfte Olympia-Teilnahme.»

Im Zusammenhang mit den Aktivitäten zu «150 Jahre Wintertourismus» gibts eine zusätzliche Attraktion: Die Startplattform wird für Besucher zugänglich gemacht und jeder kann selbst den atemberaubenden Ausblick vom Start miterleben.