

Max E. Ammann, 75, der erst auf dem Totenbett verraten möchte, was der Buchstabe „E“ als zweiter Vorname bedeutet, hat den Springreiter-Weltcup ins Leben gerufen. Der Schweizer, Korrespondent einer Schweizer Tageszeitung in den USA, war 25 Jahre Weltcupdirektor, danach übernahm er den gleichen Job für den Weltpokal der Gespannfahrer. Seit 1957 ist er teilweise querschnittgelähmt. Nach seiner Schilderung erlitt er bei der Ableistung seines Militärdienstes in einer Funkabteilung einen ganz selten vorkommenden „Rückenmarkschlag“, vergleichbar mit einem Gehirnschlag, Amman genießt inzwischen auch einen weltweiten Ruf als Kunstsammler.

Lyon. In Lyon begann das 36. Finale um den Springreiter-Weltcup. Am Anfang aller später abgekupferten Weltcups in fast allen Sportdisziplinen war der Alpine Skiweltpokal - zehn Jahre später kam der Weltrcup der Springreiter.

In über 3.000 m Höhe hockten im chilenischen Andendorf Portillo 1966 eine Handvoll Journalisten, Trainer und Aktive gelangweilt zusammen. Nebel und Sturm unterbrachen ständig die alpinen Skiweltmeisterschaften. im ersten südamerikanischen Wintersportort. So wurde der Weltcup ausgetüftelt. Der Elsässer Serge Lang, ein Kerl wie ein Berg, Strippenzieher und Schreiber für die angesehene französische Sportzeitung "L`Equipe", riss das Kommando an sich. Bereits ein Jahr später wurden die ersten Rennen gefahren. Die Athleten durften noch

nicht offen kassieren, aber dafür Kristallkugeln als Ehrenpreise in die häuslichen Vitrinen stellen. Dafür aber sahnten die Organisatoren mächtig ab. Zehn Jahre später fand der Skiweltcup einen ersten Ableger. Den Springreiter-Weltcup. Die Idee hatte der Schweizer Journalist Max Ammann. Er war während seiner USA-Zeit von der besonderen Atmosphäre der Hallenreitturniere in Washington und New York fasziniert. Er dachte über eine weltweite Serie mit Punktsystem nach. Während der Olympischen Sommerspiele 1976 in Montreal sprach Ammann den FEI-Präsidenten Prinz Philip an und trug seine Gedanken vor. Der Königin-Gemahl meinte, eine solche Serie wäre durchaus "verfolgungswürdig, arbeiten Sie mal ein Konzept aus".

Donaueschingen: Ursprung der Donau und des Weltcups

Wie Max Ammann in seinem Buch „Der Volvo Weltcup – die ersten zehn Jahre“ schreibt, hat beim Turnier im September 1977 in Donaueschingen „der deutsche Journalist Dieter Ludwig das Signal gesetzt. Der nämlich fragte ganz plötzlich: Max, wie geht`s Deinem Weltcup?“ Der ehemalige USA-Korrespondent einer Schweizer Zeitung setzte sich in Donaueschingen noch während des Turniers mit den deutschen Springreitern Paul Schockemöhle und Hendrik Snoek zusammen, "ich redete mit allen, die zuhören wollten". Bei den alteingesessenen Veranstaltern stieß der Schweizer vor allem zunächst auf Skepsis, aber wiederum auch auf Interesse, "man weiß ja nie, was daraus werden kann", wie damals Hermann Heinemann als Direktor der Dortmunder Westfalenhalle sagte. In Donaueschingen, wo Brigach und Breg zusammentreffen und gemeinsam unter dem Namen Donau weiterfließen bis ins Schwarze Meer, dort lag also ein wichtiger Ausgangspunkt für diesen Pokal, den der damalige deutsche Reiterpräsident Dieter Graf Landsberg-Velen zunächst erst einmal als Europacup starten wollte, "nicht gleich als Weltcup, lieber etwas kleiner", sagte er.

Was fehlte, war Geld – Volvo half

Ammann erfuhr Unterstützung von den Amerikanern und dem neu gegründeten Internationalen Springreiter-Club. Was fehlte, war Geld, ein Hauptsponsor eben. Ihn fand Max Ammann in Göteborg bei Volvo, er hatte den richtigen Riecher. Er bat um ein Gespräch mit Volvo-Direktor Pehr Gyllenhammar. Der lud ihn zum Mittagessen nach Hause ein. Als später Kaffee und Cognac aufgefahren wurden, stand der mächtige Konzern-Boss plötzlich auf und sagte: "Wir sind im Geschäft." Volvo gab für die erste Saison 1978/ 79 großzügig 480.000 Schweizer Franken.

Seither werden weltweit in verschiedenen Ligen die besten Reiter und Pferde für die Finals gefunden. Inzwischen umfasst der Springreiter-Weltcup 50 Länder, Volvo verabschiedete sich nach 20 Jahren des Gönnertums. Die Skandinavier schossen nicht weniger als 100 Millionen Euro in das Unternehmen Weltcup und spendierten zudem als Ehrenpreise 161 Limousinen. In diesem Jahr wurde endölich wieder ein Hauptsponsor gefunden - Longines.