



## PILOTEN GESUCHT

*Weniger ist mehr: Mag sein, die Zukunft des Bobsports liegt in der Monovariante.*

Bobfahrer? Das sind bulige Athleten, die mit ihren muskulösen Körpern den 170 bis 210 kg schweren Bob auf das Tempo eines 100-Meter-Sprinters beschleunigen. Die es mit den eisigen Elementen auf- und die g-Kräfte mit einem Schulterzucken hinnehmen.

Das alles stimmt – und doch nicht ganz. Seit diesem Winter ist es in St. Moritz jedermann möglich, einen Bob durch den Eiskanal zu steuern. Und nicht nur während einer „Taxifahrt“ als passiver Passagier hinten im Vierer zu hocken. Monobob heißt die Kreation, die den Bobsport ab sofort näher zum Publikum bringt und mittelfristig auch im Weltcup Fuß fassen soll.

In St. Moritz werden seit diesem Winter zweitägige Monobob-Lehrgänge angeboten, nach denen jedermann berechtigt ist, den Olympia Bob Run allein zu absolvieren. Gregor Stähli ist der erfahrene Instruktor; insgesamt dreimal wurde er Skeleton-Weltmeister.

An einem Tag im Januar hat Stähli einen aufmerksamen, wenn auch anfangs etwas reservierten Schüler. Doch als René Wildhaber im Monobob Probe sitzt, ist die Skepsis rasch verschwunden. Der Schweizer Marathon-Downhill-Biker findet Gefallen am Gefühl, das sich so sehr von seinem Mountainbike unterscheidet. Nur das Eis ist für den Biker nicht ungewohnt, allerdings kennt es Wildhaber bloß senkrecht, vom Eisklettern.

Der Monobob, realisiert Wildhaber im Handumdrehen, funktioniert simpel. Mit zwei Seilen lassen sich die Kufen steuern, die Fußbremse braucht es erst im Ziel. 30 Minuten nach der Einweisung sitzt Wildhaber bereits im Bob und wird beim unteren Start von Stähli angeschoben. Eine weitere Minute später (Wildhaber: „Die gefühlte Fahrdauer ist viel länger“) erreicht er das Zielhaus, unterwegs über 110 km/h schnell. Das Lächeln ist breit, als Wildhaber den Helm abnimmt. „Das Fahrgefühl im Bob ist runder, als ich gedacht hätte“, findet der Biker, der vom Downhill mehr Rumpel gewohnt ist. Und: „Der Druck in den Kurven ist toll. Und obwohl eigentlich nichts passieren kann – eine gewisse Überwindung braucht es schon.“

### DIE LETZTE IHRER ART

Was macht die Bobbahn von St. Moritz speziell? Zum einen die Lage im Wald, weshalb in Kurven wie Telephone Corner und Shamrock (oben) bzw. Wall Corner (unten) auch Routiniers ein wenig konzentrierter an den Steuerseilen ziehen. Zum anderen ist St. Moritz als letzte existierende Naturreisbahn ein lebender Organismus: Trotz liebevoller Betreuung durch Hansjörg Pircher (links) und Manfred Ladurner (oben) ändert sie mit jeder Fahrt ein wenig ihren Charakter.

Bahnen mit jedem Schlitten langsamer werden, ist es in St. Moritz umgekehrt.“

Ist vom Horse-Shoe die Rede, zeigt sich ein weiterer Unterschied zu allen anderen Bobbahnen. Während deren Kurven schlicht durchnummeriert sind, hat beim Olympia Bob Run jede einen Namen. Direkt nach Horse-Shoe folgt etwa der Telephone Corner. Dort war einst das einzige Telefon installiert, mit dem der Starter über in der Schlüsselstelle gestürzte Bobs informiert werden konnte. Viele andere Kurvennamen sind selbsterklärend: Wall Corner, Snake Corner, Tree Corner, Bridge Corner. Dazu kommen Kurven, die nach einstigen Präsidenten des Bobclubs sowie Bobpiloten benannt sind.

Die erste Herausforderung für jeden Piloten stellt der Sunny Corner dar, die jeweils früh von der Sonne beschienene Kurve nach etwa einem Drittel der Fahrzeit. Für sie ist Manfred Ladurner zuständig. Der Vierzigjährige gehört seit zehn oder zwölf Jahren zum Bahnteam, genau weiß er das nicht mehr. So viel Zeit er an der Bahn verbringt, so wenig reizt ihn die Fahrt auf dieser. Fünf Jahre sei es bereits her seit dem letzten Mal, sagt er. Auch er spürt die Kälte an diesem Dezembermorgen, obwohl seine Kurve „Sunny“ heißt. Ladurner, im Sommer Maurer, stört sich aber nicht daran: „Kalt ist gut. Dann hält das Eis besser.“ Die Piloten würden ihm da nicht zustimmen, zu tiefe Temperaturen erlauben keine Spitzenzeiten. Am besten laufen die Schlitten bei etwa minus fünf Grad Celsius. Dann gleiten die Kufen auf dem entstehenden Wasserfilm ideal übers Eis, ähnlich wie beim Curling.

Im Winter profitiert die Bahn von der Lage des Engadins, trotz Klimaerwärmung hatten die Betreiber noch nie Probleme. „Wir liegen hier auf 1800 Meter. In Davos, 200 Meter tiefer, hätte ich bereits Zweifel“, sagt Bobbahn-Direktor Roberto Triulzi. Der ehemalige Eishockeyprofi hat, seit er den Posten 2006 angetreten hat, den Bereich der Touristenfahrten („Taxifahrten“) stark ausgebaut. Inzwischen kommen über alle Disziplinen (Bob, Rodel, Skeleton) 7000 Fahrten pro Winter zusammen, an 75 Betriebstagen. Der Bau und Unterhalt der Bahn, 600.000 Franken pro Winter, will ja auch finanziert sein.

Triulzi ist denn auch einer der eifrigsten Fürsprecher des Bob Run. Ganz Werber, nennt er die Bahn „das größte Eiskunstwerk, das es gibt“. Das größte vergängliche, bleibt anzufügen. In der Frühlingssonne ist es bald verschwunden. Auf dass die Südtiroler Baucrew kommenden November auf ein Neues losziehen kann.

[www.olympia-bobrun.ch](http://www.olympia-bobrun.ch)