

Auf zum Hornschlitten-Rennen in Malbun

Von sperriger Arbeit zum Leistungsrennsport – 73 Teams stellen sich dem Wettkampf

In Malbun starten am Samstag um 13 Uhr die 22. Hornschlitten-Rennen. Zu diesen ersten von fünf Alpencup-Rennen auf Holz- und Eisenschlitten haben sich insgesamt 73 Teams aus fünf Ländern eingeschrieben. Zudem ist auch eine offene Renn-Kategorie mit Dreierbesetzungen ausgeschrieben.

René Schaerer

Wohl keine andere Sportart hat ihren Ursprung so sehr im bäuerlichen Leben wie das Hornschlittenfahren, liegt doch der Urahn dieses heute so schnittigen Schlittens in einem Arbeitsgerät, das in tief verschneiten Südtiroler Berggebieten dem Transport von Heu und Reisigbündeln diente.

Dies war eine harte und äusserst gefährliche Arbeit, da der Lenker im steilen Gelände oft beide Hände voll zu tun hatte, um von den Lasten nicht überfahren zu werden. 1972 begann man nach und nach und nur aus Gaudi auch Rennen zu organisieren, um zu sehen, wer wohl am besten mit diesen Schlitten umgehen konnte. Diese Rennen wurden hauptsächlich zur Unterhaltung der Fahrer, der Besatzung und der Zuschauer gefahren, wobei es noch sehr unformell zuging.

Aus rein medizinischen und kältetechnischen Gründen hingen damals zumeist auch noch kreisende



Morgen Samstag fällt um 13 Uhr der Startschuss zu den 22. Triesenberger Hornschlitten-Rennen in Malbun.

und Lenker müssen somit genau aufeinander eingespielt sein, wenn nicht bereits die erste Kurve das Aus bedeuten soll. Der dritte Schlitten-Mann ist als Läufer im Einsatz.

Beim Start entscheiden seine Schnelligkeit und seine Kraft über wertvolle Sekunden und unterwegs hilft er durch seine optimalen Gewichtsverlagerungen zur besseren Kurvensteuerung entscheidend mit. Heute fahren alle Hornschlittler der Spitzenklasse mit Sturzhelmen und Schutzanzügen, um das Verletzungsrisiko bei Stürzen auf ein Minimum zu reduzieren.

Vom Heuschlitten zum Rennschlitten

Abgesehen von diesen menschlichen Komponenten spielt das Material eine wichtige Rolle. So ähnelt der heutige Renn-Hornschlitten mehr einem grossen Rennrod als dem alten Südtiroler Heuschlitten.

Alle einzelnen Teile sind mass- und materialgenau durchgenormt. Die Schlitten sind beweglich geworden, haben ein niedriges, aerodynamisches Design, superschnelle mit Stahlplatten beschlagene Kufen, deren Neigungswinkel der Pistenbeschaffenheit entsprechend eingestellt werden können, und zudem sind die meisten Schlitten auch noch toll lackiert.

Anschauungsunterricht in Malbun

Dem unermüdeten Einsatz einiger schlittenbegeisterter Fanatiker, die viel Zeit und Geld aufwenden, aber auch der Unterstützung von privaten und öffentlichen Institutionen ist es zu verdanken, dass es heute im gesamten Alpenraum einen einheitlichen Hornschlitten-Rennsport gibt.

Heute wird ab 13 Uhr beim 1. Alpencup-Rennen der Saison 2002 auf der hervorragend präparierten Winddegga-Piste eingangs Malbun gezeigt, was darunter verstanden wird. Und dabei ist es besonders erfreulich, dass gleich mehrere Liechtensteiner Mannschaften zu den Top-Favoriten gezählt werden dürfen.

Hier kann man bei den Holzschlitten bestimmt einiges erwarten von Hei Sa Tech, Balzers (Startnummer 4 mit Mario Vogt, Carmen Allgäuer, Peter Sele und Patrick Vogt) und vom Team Racing-Shop, Triesenberg (Startnummer 8 mit Alex Frank, Claudio Eberle, Walter Bargetze und Karl Eberle).

Bei den Eisenschlitten zählt aus liechtensteinischer Sicht das Team Donnerblitz, Balzers (Startnummer 43 mit Marco Frick, Marco Gstöhl, Martin Nigg und Marcel Frick) zu den heissen Sieganwärtern.

Startliste der Liechtensteiner

Holzschlitten

5. Hei Sa Tech, Balzers (Mario Vogt, Carmen Allgäuer, Peter Sele, Patrick Vogt)
8. Team Racing-Shop, Triesenberg (Alex Frank, Claudio Eberle, Walter Bargetze, Karl Eberle)
11. D'Röhrlibücker, Triesenberg (Christoph Eberle, Ivo Bühler, Florian Eberle, Fidel Beck)
12. Zopfwildjäger, Triesen (Urs Heidegger, Peter Strunk, Piero Sprenger, Helmut Büchel)
13. Nufa-Blitz, Balzers (Silvan Ackermann, Karl Frick, Marc Gantenbein, David Schönauer)
14. Sälis Antikwürmer, Triesenberg (Franz Sele, Jonny Beck, Normann Bühler, Stefan Gassner)
18. Dorfgotteri I, Triesenberg (Johannes Biedermann, Jürgen Beck, Olaf Beck, Edwin Eberle)
20. Bernos Kaminfeger, Triesenberg (Berno Beck, Fredy Bühler, Sven Beck, Rebecca Spieler)

Eisenschlitten

43. Donnerblitz, Balzers (Marco Frick, Marco Gstöhl, Martin Nigg, Marcel Frick)
46. D'Luusbuba, Balzers (Markus Büchel, Wilfried Bürzle, Patrick Telser, Martin Müller)

52. Unimportant, Balzers (Peter Vogt, Martin Bischof, Falco Schulz, Thomas Wolfinger)
61. Riesers Heizöl-Express, Balzers (Beni Specker, Josef Zäch, Marcel Loher, Beat Hoggelbach)
63. Kummerbuaba, Balzers (Marco Nigg, Simon Foser, Michael Vogt, Patrick Gstöhl)
64. Bücklebrücher, Balzers (David Ackermann, Florian Wolfinger, Andreas Beck, Roger Jon)
66. Holzkopf, Balzers (Dominik Frick, Thomas Vogt, Manfred Jagschitz, Simon Vogt)
- Dreier, offen
78. Donnerblitz, Balzers (Marco Frick, Marco Gstöhl, Martin Nigg)
80. Pföh-Rowdies, Balzers (Stefan Büchel, Niki Gulli, Stefan Frick)
85. D'Röhrlibücker, Triesenberg (Christoph Eberle, Florian Eberle, Ivo Bühler)
86. Wildmandli II, Triesenberg (Adrian Christoforetti, Christian Seger, Felix Beck)
87. Nobodys, Balzers (Peter Vogt, S. Rutz, F. Vogt)
89. D'Luusbuba, Balzers (Markus Büchel, Wildried Bürzle, Thomas Frick)
91. Die Glicha via Vorher, Schaan (Marcel Öhri, René Litscher, Manuel Öhri)
92. Team Racing-Shop, Triesenberg (Alex Frank, Philip Frank, Claudio Eberle)
93. Café-Restaurant-Zentrum, Balzers (Mario Vogt, Carmen Allgäuer, Patrick Vogt)

Schnapsflaschen an den Schlitten, um die steilen Parcours mit ihren spitzen Kurven besser meistern zu können.

Über Reglemente wurde erst hinterher bei den Siegesfeiern diskutiert, wobei sich Streitigkeiten bei einem guten Gläschen stets wie von selber erledigten.

Schnelle Entwicklung

Doch in verschiedenen Nationen regten sich bald die findigen Köpfe, die mit dieser «neuen» Sportart höher hinaus wollten.

Da in den Ländern der Alpenregion grosse Reglements-Unterschiede bestanden, begann man mit länderübergreifenden Rennen, um die besten Schlittenteams unter den Gesichtspunkten der Schnelligkeit, der Sicherheit und der Manövrierfähigkeit herauszufinden und sich über ein gemeinsames Reglement zu einigen.

Inzwischen steht ein anerkanntes und verbindliches Reglement für zwei Schlittenklassen, das bei allen offiziellen Rennen zur Anwendung kommt.

So wird in der «Normalklasse» mit einer Viererbesetzung und in der «Rennklasse» mit drei «Mann» gefah-

ren, wobei die Rennschlitten zusätzlich auch über eine Bremshilfe verfügen.

Professionalisierung durch Technik

1995 wurde das «Hornschlitteln» durch die Aufnahme in den Weltverband der Fédération Internationale de Luge als «salonfähig» erklärt. Seither gibt es regelmässig auch internationale Meisterschaften, wodurch die Rennen auch zusehends professionalisiert wurden.

Hierzu gehört das intensive Training ebenso wie das Tüfteln an Material und Ausrüstung und das Feilen an der Teamarbeit. Immerhin muss der Lenker eines Hornschlittens der Belastung von mehr als 300 Kilogramm Schubkraft standhalten und das Gefährt mit seinen Spezialschuhen und aufgeschraubten Stahlplatten erfolgreich manövrieren können.

Der in der Mitte sitzende Bremsler muss seine Manöver mit den an den Kufen befestigten Bremsätzen genau «timen» können, um den Schlitten in die optimale Kurvenposition und -geschwindigkeit zu bringen. Bremsler

LSV-Damen im Aufwind

Zwei FIS-Slalom auf der Lenzerheide brachten gutes FL-Mannschaftsergebnis – Herren im Training

Kurz vor dem Jahreswechsel fanden auf der Lenzerheide zwei FIS-Slalom statt, an welchen das Liechtensteiner Damen-Nachwuchsteam überzeugen konnte. Neben Tamara Schädler, welche zwei Top-Ten-Platzierungen erreichte, konnten sich auch Jessica Walter, Sarah Schädler und Marina Nigg in den vordersten Plätzen klassieren. Die Herrenmannschaft konzentrierte sich über die Feiertage auf verschiedene Trainingseinheiten.

Das Jahr 2001 endete für das Liechtensteiner Damen-Nachwuchsteam mit zwei FIS-Slalom auf der Lenzerheide. Hierbei konnten die Rennläuferinnen unseres Landes die schon zuvor angedeutete Aufwärtstendenz weiter fortsetzen.

Im vordersten Spitzfeld konnte sich Tamara Schädler klassieren. Sie erreichte beim ersten Slalom mit dem dritten Platz eine Podestrangierung.

Hierbei gelang es ihr, die erfahrenen Schweizer Weltcupfahrerinnen Fränzi Aufdenblatten und Ruth Kündig hinter sich zu lassen.

Der zweite Platz nach dem ersten Lauf liess sogar auf den Sieg hoffen. Diesen verpasste sie jedoch im zweiten Lauf, an welchem sie nur die achte Laufzeit realisieren konnte. Im zweiten Slalom bestätigte sie mit einem fünften Platz dieses Resultat.

Jessica Walter weiter auf dem Weg nach vorne

Weiter auf dem Weg nach vorne befindet sich auch Jessica Walter. Mit einem elften und einem zwölften Platz konnte sie die guten Resultate der vorherigen Rennen bestätigen.

Trotzdem wäre noch mehr möglich gewesen. Im ersten Rennen belegte sie nach dem ersten Lauf den sehr guten achten Platz.

Der schlechtere zweite Lauf, an welchem sie nur den 17. Platz belegte,



Formkurve stimmt: Tamara Schädler erreichte zwei Top-Ten-Platzierungen.

warf sie jedoch einige Plätze zurück.

Vorderste Plätze belegte erneut Sarah Schädler. Mit den Rangierungen 14 und 10 untermauerte sie ihre momentane Form. Hierbei gelang ihr im zweiten Rennen die viertbeste Laufzeit des zweiten Durchganges.

Wie nahe Glück und Pech liegen, bekam Marina Nigg zu spüren. Während sie im ersten Rennen noch ausschied, belegte sie im zweiten Rennen den 18. Platz. Hierbei erging es ihr wie Silke Beck, die im zweiten Rennen den 40. Platz belegte.

Andrea Hasler musste sogar zwei Ausfälle hinnehmen. Manuela Hoop, welche nur an einem der beiden Rennen teilnahm, belegte den 61. Gesamtrang.

Herren im Training

Während die Damen an Rennen weilten, konzentrierte sich das Herren-Nachwuchsteam auf Trainingsarbeit. Vom 27. bis 29. Dezember hatte die

Herrenmannschaft die Möglichkeit, in Steinach am Brenner bei besten Pistenverhältnissen zu trainieren. Hierbei standen auf einer von der FIS anerkannten Piste Slalom, Riesenslalom und Super G im Mittelpunkt.

Das gute Wetter und die guten Pisten ermöglichten es, zahlreiche technische Verbesserungen umzusetzen, welche nun in den Rennen im Januar in positive Resultate umgesetzt werden sollten.

Perfekter Service

Hierbei kann der LSV auf einen perfekten Service zurückblicken. Wie schon zu Beginn des Dezembers in Saalbach konnte das LSV-Herrenteam auch in Steinach am Brenner komplett gratis trainieren. Zudem wurden die Liftanlagen extra für den LSV zu einem früheren Zeitpunkt in Betrieb genommen. Dieses grosszügige Service hat massgeblich zu den optimalen Trainingsbedingungen beigetragen.