

Hightech-Schlitten

Dem SZ-Architekturkritiker **Gerhard Matzig** gefällt gutes Design. Aber es muss auch funktionieren. Der „Alurunner“ hat es also nicht einfach

Es ist schwierig, als Mann auf einem Schlitten nicht auszu-
sehen wie ein delirierender Brummkreisel auf Kufen. Selbst
ein Mann wie der große Georg Hackl, besser bekannt als der

Hackl Schorsch und erfolgreichster deutscher
Rennrodler beinahe aller Zeiten, sah gegen
Ende seiner Karriere aus, als habe man ihn in
eine Wurstpelle gestopft. Das lag allerdings
am Anzug. Außerdem fährt so ein Athlet
keinen Schlitten, sondern einen Rennrodel.
Das ist fein zu unterscheiden, denn der Rodel
verhält sich zum Schlitten wie der Hackl
Schorsch zum Autor dieser Zeilen. Von ihm,
dem Herrn Hackl, habe ich als Schlittentester
etwas sehr Persönliches erfahren. „50 Prozent
des Erfolgs“, sagte Hackl über Hackl, „macht
das Gerät aus – die anderen 50 Prozent der
Hintern.“ Denn einen Rodel fahre man im
Wesentlichen mit dem Hintern. Es ist eine
Gefühlssache, die aber nur funktioniert, wenn

das Gerät auf feinste Regungen reagiert. Und somit wären wir beim
Holzschlitten „Davos“, den ich normalerweise fahre und der in den
Schnee ebenso normalerweise rostrote Schleifspuren fräst. Er lässt sich
weder mit dem Hintern noch mit anderen Teilen der anatomischen
Grundausrüstung präzise lenken. Das liegt an einem Grundproblem
der herkömmlichen Schlittenkonstruktion: Man kann nicht brem-
sen, ohne auch zu lenken. Und umgekehrt: Man lenkt, indem man
mit den Füßen eingreift, und knirschbremst zugleich, was wiederum
die Lenkung beeinflusst. Der „Davos“ ist also nur etwas für Könnler,
sieht aber stets nach Amateurstatus aus. Exakt das ist das Sensationelle

am „Alurunner“, einem Schlitten aus Aluminium und bruchsicherem
Makrolon: Er macht Amateure zu Profis. Er steuert sich derart gut,
fußfrei und auf ansehnlich smarte, rostlose Weise, dass jeder zum



Rennrodler wird. Drei Gründe gibt es dafür.
Erstens: das Design – eine silbrige Stromlinie
auf (Polyethylen-)Kufen. Der Rahmen kann
sogar leicht zusammengeklappt werden, um
sich beim Transport kleiner zu machen. Die
unterspannte Sitzfläche bildet mit den Kufen
eine lediglich mittels Federstütze konstruktiv
verbundene Einheit – und wirkt so
dynamisch und materialreduziert. Zweitens:
die Federstütze. Mit ihr ist auch auf harten
Pisten und ausgelatschten Ziehwegen eine
ausbalancierte Fahrt möglich. Wo andere un-
kontrolliert durch die Lüfte hüpfen, surft der
Alurunner-Pilot elegant durch Berg und Tal.
Das dritte Argument: ein lautes, ja scharrend-
hackendes Geräusch – immer dann, wenn

auf die zentral unter dem Sitz angeordnete Krallenbremse zugegrif-
fen wird. Die Bremse kann wunderbar einfach dosiert werden – und
stört durch ihre Zentralität nicht die Lenkung. Bremse und Federung
spielen auch bei hohem Tempo perfekt zusammen und machen den
Alurunner wendig und zugleich sicher. So kann man Touristen, die auf
dem beliebten Spitzingsee-Schlittenweg oft herumstehen, im Slalom-
kurs ausweichen. Dies führt zu Ahhhs und Ohhhs. Aber: Man kriegt es
nicht mehr mit, man ist einfach zu schnell.