

CLASSIC DRIVER

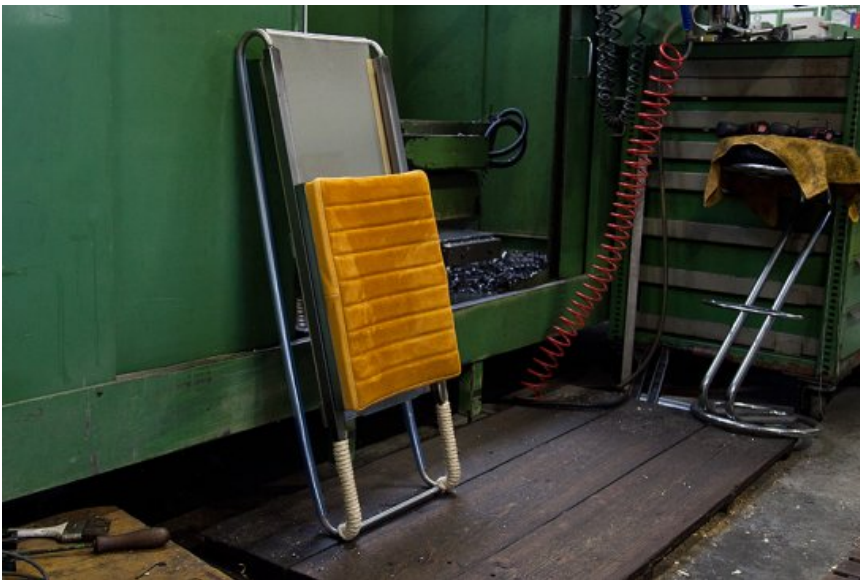
Getting Ready for the Cresta Season!

Lead

Der St. Moritz Tobogganing Club ist eine Institution, wie sie kein zweites Mal auf der Welt existiert. Seit 1885 stürzen sich beim Cresta Run waghalsige Ehrenmänner kopfüber auf einem Schlitten den Eiskanal hinunter. Zum Saisonstart haben wir einen Cresta-Rider exklusiv begleitet.

Über den St. Moritz Tobogganing Club wurde schon viel geschrieben, mitunter auch viel Falsches. Das liegt nicht zuletzt daran, dass man sich im SMTC sehr diskret in der Kommunikation nach Außen verhält. Dadurch entstanden auch viele Mythen, doch niemand hat bisher erzählt, welchen Aufwand die vielen „Arbeiter“ und die „Cresta-Rider“ treiben, um jede Saison erneut zu einem unvergleichlichen Erlebnis werden zu lassen. Vom Bau der Natureisbahn bis hin zur Installation der Zeitmessung sind viele Tages- und Nachtschichten nötig.





Neben einer guten Bahn ist der richtige Schlitten das Wichtigste für eine erfolgreiche Cresta-Saison. Der Schlittenbauer, dem unser Eiskanal-Gentleman vertraut, heißt Urs Vescoli. Er fertigt seit vielen Jahren schnelle Toboggans – so nennen die Cresta-Fahrer ihre Rennschlitten – für Clubmitglieder. Der Metallbauer aus einem verschlafenen Tal zwischen Zürich und Chur fährt selbst Skeleton und weiß daher auch, was es braucht, um einen guten und zuverlässigen Schlitten zu bauen. Denn die Herren des Clubs nehmen es sehr ernst, wenn es um schnelle Zeiten bei der Hatz im „ $\frac{3}{4}$ einer Meile“, also etwa 1,2 Kilometer langen Eiskanal geht.



Gerade hat der Kufen-Spezialist einen sogenannten *Traditional* für unser Cresta-Mitglied fertiggestellt. Grundsätzlich unterscheidet man beim Cresta-Run zwischen drei Schlittenarten: American, Traditional und Flat Top. Sowohl der Traditional mit seiner beweglichen Auflage als auch der schnellere Flat Top sind die Schlitten, die am häufigsten genutzt werden. Der Auftraggeber hatte sehr spezielle Vorstellungen, wie der Schlitten, der in dieser Form seit den 1930er Jahren gefertigt wird, aussehen sollte. „Es ging um die Reduzierung auf's Maximum“, erklärt Vescoli nicht ohne Stolz. Jeder Schlitten entsteht in tagelanger Handarbeit und ist ein Unikat.





Es kommen einem schon Zweifel, wenn man sich nur vorstellt, auf einem über 66 Pfund schweren Metallgestell mit Kufen bäuchlings in einen Eiskanal zu stürzen – mit dem Gesicht nur wenige Zentimeter über der Eisoberfläche. Nicht von ungefähr gehört der sogenannte „Cresta Kiss“ zu den gefürchtetsten Körperkontakten, denn damit ist das „Entfernen der Haut vom Gesicht durch die Eiswand“ gemeint, welches schon manche tiefe Narbe hinterlassen hat. Mit dem Schlitten auf der Rückbank geht es im standesgemäßen Cabriolet in Richtung St. Moritz, dem neuen Zuhause des Schlittens. Anscheinend hat man bei der Konstruktion des Bentley Continental GTC nicht an den Cresta-Run gedacht, denn leider passt der Schlitten nicht in den Kofferraum. Doch solche Probleme interessieren den pragmatischen Schlittenfahrer nicht, immerhin steht der erste „Run“ kurz bevor, und auf der belebten Rückbank reist der neue Toboggan sowieso bequemer.



Im verschneiten St. Moritz angekommen und um einige Cresta-Geschichten reicher, führt der Weg direkt zum St. Moritz Tobogganing Club. Vor dem Eingang zur „Junction Hut“ – dem Haus, in dem Schlitten der Fahrer lagern – laden italienisch palavernde Männer riesige rote Kissen auf einen Transporter. Es sind die

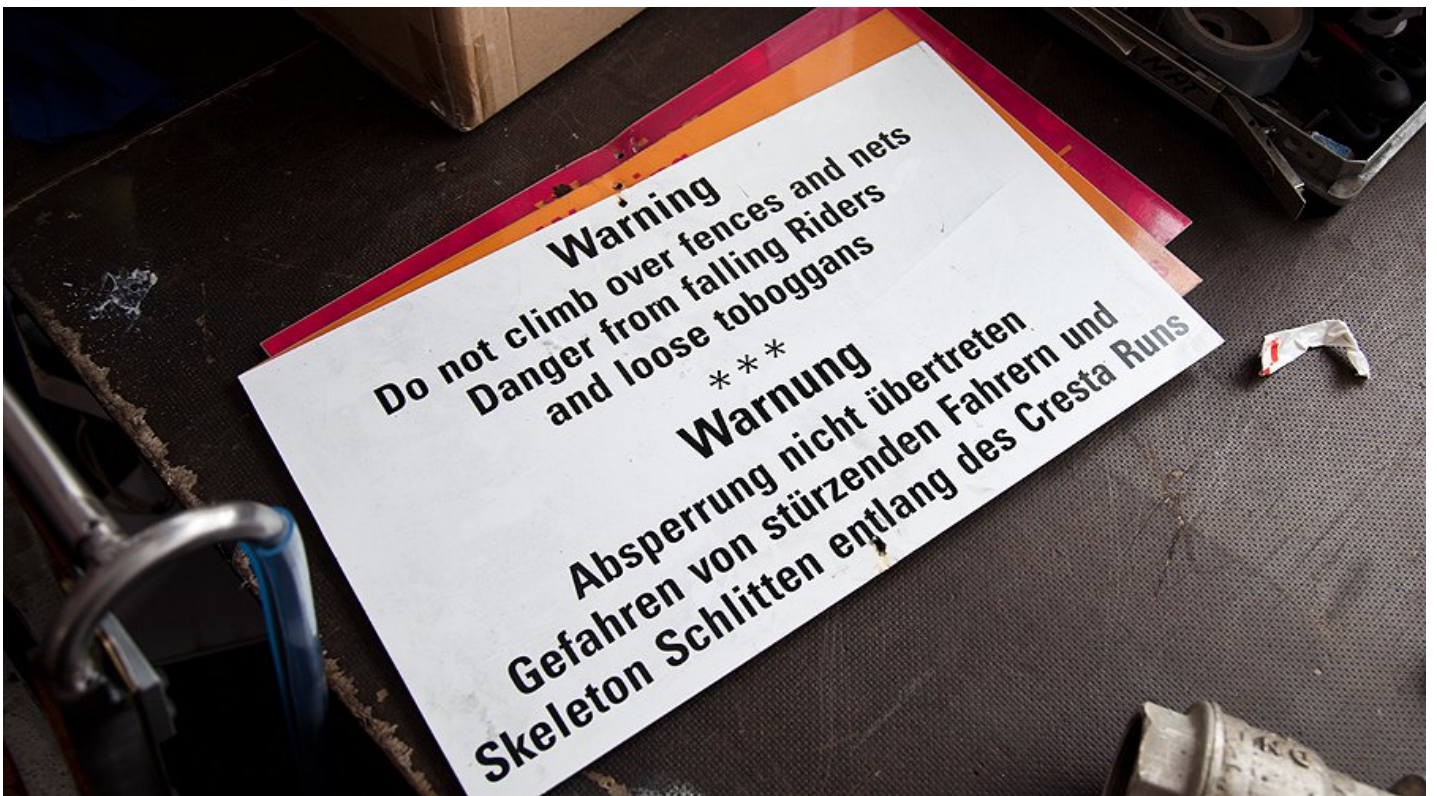
Schutzbanden, mit der die berühmte und von den Cresta-Piloten hoch respektierte „Shuttlecock“-Kurve abgesichert wird. Ganze 25 dieser Schutzmatten sollen die Fahrer bei einem Sturz vor schlimmeren Verletzungen bewahren, was zumindest in der Theorie recht gut klappt (durchschnittlich bei jedem 19. Lauf schmeißt es einen der Piloten aus der Bahn). Noch nicht einmal vier Wochen bauen die zwölf italienischen und portugiesischen Streckenbau-Spezialisten an der Natureisbahn. An diesem Tag ist die Strecke bereits vom Club-House bis zum Ziel fertiggestellt. Dieser Startpunkt nennt sich „Junction“. Ziel eines jeden „Tobogganist“ ist allerdings der Start von „Top“, dem 352 Yards höher gelegenen Startpunkt, der Geschwindigkeiten von bis zu 80 Meilen pro Stunde ermöglicht.







Gemeinsam mit unserem „Cresta-Mann“ betreten wir jenen sagenumwobenen Ort, der ausschließlich Mitgliedern vorbehalten ist und von dem bisher keine offiziellen Fotos existierten – den „Locker-Room“. Hier bereiten sich die Cresta-Rider auf ihren Start vor. In Reih und Glied hängen moderne Rennanzüge mit Protektoren neben einem Regal, in dem die traditionellen Hand-, Ellenbogen- und Knieschützer liegen, wie sie schon vor 100 Jahren verwendet wurden. Man kann sich nur vorstellen, welches Tohuwabohu hier herrscht, wenn sich die Fahrer hier früh morgens, wenn das Eis am besten ist, fertig machen.



Trotz strenger Verhaltensregeln geht es im SMTC in erster Linie um den Spaß. Hier tritt die britische Seele des Clubs zu Tage, denn es waren die Briten, die den Club gründeten und auch heute noch die Mehrheit der Mitglieder ausmachen. Nicht umsonst stellt sich das Auswahlkomitee für neue Mitglieder bei jedem Antrag die Frage: „Is the applicant fun?“. Der St. Moritz Tobogganing Club ist eine Institution, in der jeder, der Respekt und gute Manieren schätzt und dazu eine gehörige Portion Mut besitzt, jederzeit Willkommen ist. Mit dem guten Gewissen, dass der neue Schlitten sicher und heil in seinem neuen Zuhause angekommen ist, verabschieden wir uns von unserem Cresta-Verbündeten und wünschen einen guten Run.

Fotos: Jan Baedeker

Galerie

