



Unverkennbar:
Jedes Exemplar
des Tellschlittens
ist ein Unikat.

Der etwas andere Schlitten

HANDWERK. Christian Jozsa baut Schlitten, mit denen man jede Kurve optimal fahren kann. Das Besondere daran: Sie bestehen zu praktisch 100 Prozent aus Abfall.

TEXT: CONNY SCHMID | FOTOS: JAKOB INEICHEN

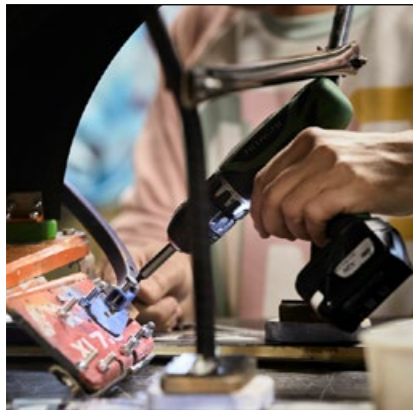


Die allerliebste
Beschäftigung:
Christian Jozsa
schlittelt, seit er
denken kann.



«Ich verbessere die Bauweise ständig. Man muss mit dem arbeiten, was man hat.»

Christian Jozsa, Mechaniker und Tüftler



Jozsas Lieblingspisten

Fräkmüntegg/Pilatus: Von Kriens geht es mit der Gondelbahn auf die Fräkmüntegg. Zwei Schlittelpisten führen beide auf die Krienseregg. Die rote (mittel bis schwer) ist 3 Kilometer, die blaue (leicht) 4,8 Kilometer lang. Talabfahrt nach Kriens bei genügend Schnee möglich (mittel bis schwer, weitere 3 Kilometer).

Infos: www.pilatus.ch/entdecken/snow-fun

Klewenalp: Vier Schlittelpisten (drei einfach, eine schwierig) hoch über dem

Vierwaldstättersee. Die längste (einfach) führt über 9 Kilometer von der Twäregg und Stockhütte 840 Höhenmeter hinunter bis nach Emmetten. Von dort gehts mit dem Postauto zurück nach Beckenried.

Infos: www.klewenalp.ch/de/winter/schlitteln-klewenalp-stockhuette

Melchsee-Frutt: Von der Melchsee-Frutt geht es rund 840 Höhenmeter hinunter zur Stöckalp. Die Strecke ist etwa 8 Kilometer lang und auch für Kinder geeignet. Für An-

fänger gibt es auf der Frutt neu einen Lernparcours.
Infos: www.melchsee-frutt.ch/winter/schlitteln/schlitteln

Engelberg: Am Titlis gibt es vier Schlittelstrecken, die berühmteste und zugleich längste ist die ehemalige Bobbahn. 1934 wurde hier die WM ausgetragen. Die Strecke führt über 270 Höhenmeter von der Gerschnialp nach Engelberg und ist einfach zu fahren. Länge: etwa 3,5 Kilometer.
Infos: <https://www.engelberg.ch/winter/schlitteln>

Was denkt jemand, der vor einer Garage einen alten Pneu herumliegen sieht? Vermutlich nichts. Christian Jozsa hingegen fällt ziemlich viel ein. Er denkt zum Beispiel: «Wenn man sich draufsetzt, federt es.»

Er fragt den Garagisten, ob er den Pneu haben kann. Und dann trägt er ihn in die offene Werkstatt des Vereins Labor Luzern in Kriens. Er kauft sich alte Skier und Stöcke, Snowboards, Kickboards, Veloteile, Hufeisen, Abfallholz. Er sägt, bohrt, fräst und schraubt.

Nach ein paar Wochen hat er sein Werk vollbracht: einen Schlitten, zu praktisch 100 Prozent aus Abfall. Christian Jozsa nennt ihn Tell, weil das zur Zentralschweiz passe, wo er mit seinem Schlitten meistens unterwegs ist, und «weil Tell ein Mythos ist». Das war vor sechs Jahren.

Trotz seines Namens sieht der Tell nicht besonders schweizerisch aus. Er

hat Ecken, Kanten und falsch gesetzte Bohrlöcher. Er ist bunt. Er ist wild. Er ist abenteuerlich. Und er fällt auf.

Neugierige lädt Christian Jozsa gern zu einer Probefahrt ein. Doch viele lehnen dankend ab. «Zwei von drei denken, es sei gefährlich, und haben Angst.» Dafür gebe es keinen Grund, versichert der 44-Jährige. «Ich bin schon Hunderte Male gefahren.»

Beim Tellschlitten ist alles aufeinander abgestimmt: die Spurbreite, die Länge der Nase, der Winkel der Bremse. Jozsa ist von Beruf her Mechaniker, der Tüftler kennt die Gesetze der Physik.

Fünf «perfekte» Exemplare. Fünf Tellschlitten hat er inzwischen gebaut. Er testet jeden und tüftelt so lange, bis die Lenkung perfekt ist und das Fahrgefühl stimmig. Wann das ist, weiss er genau. Schon als Kind sei Schlitteln sein grösstes Hobby gewesen, der Winter seine liebste Jahreszeit. Je tiefer die

Minusgrade, desto besser. «Dann kann ich nachher allen erzählen, dass ich bei diesen Temperaturen unterwegs war», sagt er.

Zwei, drei Mal pro Woche ist Jozsa im Winter auf einer Innerschweizer Schlittelpiste anzutreffen: mal auf der Frutt, der Klewenalp, mal am Titlis oder am Pilatus. «Auf der Fräkmüntegg fährst du an einer Stelle durch den Wald, dann kommt eine scharfe Linkskurve, und danach wird es ein wenig schräg. Da ist es wichtig, dass die Skier richtig greifen, aber nicht zu stark», sagt er und fährt mit beiden Händen die Kurven ab, wie ein Skirennfahrer vor dem Starthäuschen.

Keiner seiner Schlitten ist gleich. Der eine hat eine Bremse aus einem Stück altem Ski, beim andern erfüllt ein breiter Metallwinkel den gleichen Zweck. Beim einen besteht die Nase aus einem abgesägten Snowboard, beim anderen ist es ein Stück Abfallholz, mal ist sie

lang, mal kurz. Warum legt er sich nicht auf ein fixes Modell fest? «Ich verbessere die Bauweise ständig», sagt er. Ausserdem stehe ihm nie das gleiche Material zur Verfügung. «Man muss mit dem arbeiten, was man hat.»

Der optimale Lenkeinschlag. Ein paar Gemeinsamkeiten haben die Modelle: den halbierten Pneu als gefederte Sitzfläche, die Carving-Skier als Kufen, den Hebel zum Bremsen, die gepolsterten Armlehnen zum Lenken. Sie lassen sich gegen innen und aussen kippen. «So wird die Skikante in den Schnee gedrückt, und man kann die Richtung ändern. Viel einfacher als mit einem Davoser», sagt Jozsa. Es gelte: Je länger die Skispitze, desto stärker geht es in die Kurve. Wichtig sei, dass der Abstand zwischen den Armlehnen stimme, daraus ergebe sich der optimale Lenkeinschlag. «15 bis 17 Zentimeter sind perfekt. Dann fährst du wie auf Schienen.»

Das härteste Stück Arbeit sei das Zersägen der Pneus, die Jozsa am liebsten bei der Ferrari-Garage in der Gegend holt. Denn sie wartet auch GT-Rennwagen. «Die Rennreifen haben innen drin einen besonders dicken Draht verbaut. Um einen Pneu zu zerteilen, verbrauche ich locker vier Sägeblätter.» Auch die Skier zu bohren, sei nicht ohne. «Da hat es viele verschiedene Schichten aus zum Teil undefinierbarem Material.» Dadurch ändere sich der Widerstand beim Bohren ständig. «Völkl sind die Schlimmsten. Die sind so hart, dass der Bohrkopf fast anfängt zu glühen.»

Leichtgewichte sind die Tellschlitten nicht. Der kleinste wiegt 15 Kilogramm. Deshalb hat Christian Jozsa am Sitz zwei Stangen befestigt, die hinten hinausragen. Daran hat er Kickboardräder montiert. Man dreht den Schlitten auf den Rücken, schon kann man ihn auf Rollen ziehen. So verbindet der Tellschlitten mit Rad und Kufen zwei

Welten, die traditionell zusammengehören: Schlitten waren das winterliche Pendant zu den Kutschen, den Vorläufern des Autos.

150 bis 200 Franken kostet ein Tellschlitten. So richtig fertig ist er nie. Jozsa baut ständig neue Ideen ein. «Man könnte die Skier mit Gelenken verbinden, sodass sie sich auch gegeneinander nach vorne und hinten bewegen könnten. Das wäre dann sozusagen eine 3-D-Lenkung», sagt er. Es liessen sich noch engere Kurven ziehen. Denkbar wäre auch ein eigener Antrieb. «Ich suche jemanden, der mir einen Elektromotor anbauen könnte.» Er selbst kenne sich damit zu wenig aus.

Momentan sei er aber erst mal mit der Velokupplung beschäftigt: ein zusätzliches Loch vorne, durch das sich ein Schloss fädeln und mit dem Velo verbinden lässt. Das soll den Transport erleichtern und wird wohl auch im Strassenverkehr ein Hingucker sein. ■