



Interview mit David Gleirscher in Innsbruck/Igls

Ampel steht auf „grün“ für Igler Eiskanal



Nach den erfolgreich abgeschlossenen Testfahrten im Rahmen der sogenannten Prä-Homologierung an diesem Wochenende stehen die Zeichen für den Igler Eiskanal auf Grün.

Einer Freigabe durch die FIL-Bahnbaukommission steht damit eigentlich nichts mehr im Wege.

Nach der internationalen Trainingswoche Mitte November soll die Homologierung schließlich

durch den FIL-Präsidenten offiziell bestätigt werden.

Wir haben bereits am Freitag in Igls mit David Gleirscher gesprochen, der an sämtlichen Testfahrten beteiligt war. Im Gespräch berichtet er von seinen Erfahrungen mit der neuen Bahnführung und gibt Einblicke in den aktuellen Stand seiner Saisonvorbereitung.

David, du warst der einzige Rodler, der an allen drei Homologierungen des Eiskanal beteiligt war. Was ist dein erster Eindruck von der Bahn?

David: Wir haben einen guten Weg eingeschlagen. Besonders in den unteren Passagen sind keine größeren Probleme mehr aufgetreten. Deshalb bin ich sehr zuversichtlich, dass es jetzt passen wird.

Gibt es Gründe, warum du immer der „Testfahrer“ warst?

Nein, nicht wirklich. Im Herbst vergangenen Jahres waren wir eigentlich alle dabei. Dass ich im Jänner die Testfahrten übernommen habe, lag daran, dass ich der Einzige war, der nicht bei Olympia gestartet ist. Mir wurde zwar freigestellt, ob ich testen möchte oder nicht, aber auch ich wollte meinen Teil dazu beitragen, dass wir 2027 die Weltmeisterschaft ausrichten können. Deshalb habe ich mich gerne für die Testfahrten zur Verfügung gestellt.



Interview mit David Gleirscher in Innsbruck/Igls

Was hat sich im Zuge der drei Homologierungen an der Bahn grundlegend verändert?

Beim Bahnausbau hat sich generell einiges getan, insbesondere im Bereich der Betonarbeiten. Die Kurvenprofile wurden verändert, vor allem im unteren Bahnabschnitt. Dort wurde daran gearbeitet, die Übergänge zwischen den Kurven und den Geraden besser aufeinander abzustimmen. Bei meiner Testfahrt im Jänner wurde beispielsweise eine vier Zentimeter dicke Eisschicht aufgetragen, die bei den aktuellen Temperaturen nicht halten würde. Außerdem wurden im Ausfahrtsbereich der Kurven 14 und 15 die Banden versetzt. Insgesamt ist also schon einiges passiert.

Igls war für euch nicht nur eine Heimbahn, sondern galt auch als klassische „Gleiterbahn“ – einfach zu fahren, auf der ihr zudem sensationelle Erfolge gefeiert habt. Gilt das nach wie vor? Und mit welchen Erwartungen gehst du an die Bahn heran?

Ja, es stimmt, dass wir in Igls große Erfolge gefeiert haben. Trotzdem bin ich der Meinung, dass die Änderungen im unteren Bahnabschnitt keine grundlegenden Auswirkungen auf den Charakter der Bahn haben werden. Das Grundprinzip bleibt unverändert, da sich die Anpassungen im Wesentlichen auf die Kurven 13, 14 und 15 beschränken. Daher gehe ich davon aus, dass Igls seinen Charakter als Gleiterbahn beibehalten wird.

Was sind die entscheidenden (technischen) Änderungen zu Igls neu gegenüber Igls alt?

Wie bereits erwähnt, sehe ich zum jetzigen Zeitpunkt keine grundlegenden technischen Veränderungen, die den Charakter der Bahn wesentlich beeinflussen würden. Dass der Damenstart nach oben verlegt wurde, war aus meiner Sicht längst überfällig.

Wie läuft eine Homologierung ab? In Summe sind drei Tage angesetzt. Welche Einflußmöglichkeiten gibt es überhaupt für Dich?

Der grundlegende Zweck einer Homologierung ist es, sicherzustellen, dass die Bahn auch von internationalen Athleten gefahren werden kann und anschließend offiziell freigegeben wird. Dabei geht es vor allem darum, Sicherheitsrisiken zu erkennen und nach Möglichkeit auszuschließen. Letztlich hat eine Homologierung auch eine rechtliche Dimension.



Interview mit David Gleirscher in Innsbruck/Igls

Wie empfindest du die neue Bahn im Vergleich zu der alten Bahnführung und zu anderen Bahnen im Weltcup-Zirkus?

Igls zählt für mich nach wie vor zu den eher leichteren Bahnen im Weltcup. Mit einer Bahn wie jener in Sigulda ist sie beispielsweise kaum zu vergleichen, denn dort muss deutlich mehr gelenkt werden.

Wie ist dein persönliches Gefühl? Ist die neue Bahn eine „Davidbahn“, also eine Strecke, die dir besonders liegt?

Ich hoffe natürlich sehr, dass ich auf der neuen Bahn gut zurechtkommen werde. Grundsätzlich ist es mir in Igls immer schwergefallen, ganz vorne mitzufahren. Ich bin hier schon unzählige Male Vierter geworden. Trotzdem ist und bleibt Igls unsere Heimbahn, auf der jeder von uns schnell sein kann.

FRAGEN ZUR AKTUELLEN SAISONVORBEREITUNG:

Du warst in Lillehammer und Sigulda zum Training. Was sind deine ersten Eindrücke?

Aktuell bin ich mit den ersten Rodelwochen sehr zufrieden. In Lillehammer ging es in erster Linie wieder ein gewisses Rodelgefühl aufzubauen. Das ist ganz gut geglückt. Auch konnten wir ganz gut das neue Material testen. Sicherlich muss in Richtung WC und WM noch an einigen Schrauben gedreht werden.

Das Material der Schlitten ist neu. Was hat sich verändert?

Es sind alle Maße vereinheitlicht worden. Heißt, dass alle Befestigungspunkte von den Schienen, alle Kurvenwinkel vereinheitlicht wurden und für alle gelten. Und trotzdem, die, die sich schon immer über das Material aufgeregt haben, werden das auch weiterhin tun. Sicher, das Material spielt keine unwesentliche Rolle, aber die Einstellung der Sportler auf ihr Material muss einfach funktionieren. Und dann muss die sportliche Einstellung am Start und in der Bahn einfach passen, sonst kannst du mit dem besten Material nicht vorne mitmischen.



Interview mit David Gleirscher in Innsbruck/Igls

Wie liegt dir das neue Material?

In Lillehammer sind wir gleich mit dem neuen Setup gestartet und das hat für mich gleich gut funktioniert. Doch am Ende zählt die sportliche Leistung.

Wie ist der aktuelle Team-Spirit? Jonas Müller ist nicht mehr dabei, die Jungen rücken nach. Madeleine ist wieder da, jetzt mit fünf Damen. Auch bei den Damen Doppelsitzern gibt es zwei Teams? Was hat das für Auswirkungen in der Mannschaft?

Nein, da gibt es keine Auswirkungen auf den Teamspirit. Auch dass Madeleine wieder dabei ist, sehe ich eher als positiv an. Verstärkt unsere Damenmannschaft. Und dass Jonas nicht mehr startet, eröffnet für die Jungen die Chance, auch einen Weltcup-Platz zu ergattern.

Der Weltcup 2026/2027 präsentiert sich mit einer nahezu völlig neuen Zusammensetzung: zwei Rennen in Asien, keine Bewerbe in den USA oder Kanada und mit Cortina, La Plagne und Königssee drei neue Austragungsorte. Was ist deine Erwartungshaltung?

Sicherlich ist La Plagne für mich eine neue Bahn, auf der ich noch nie gefahren bin. Insgesamt bedeuten die neuen Austragungsorte für mich aber keine großen Veränderungen.

Auch in diesem Jahr soll es wieder eine interne Qualifikationsliste geben, ähnlich wie bei der Olympia-Qualifikation. Warum ist das notwendig?

Bei vier Startplätzen für sechs Herren und vier Startplätzen für fünf Damen ist eine solche Qualifikationsliste zwingend notwendig.

Danke für das Gespräch

Foto: © Robert Thiem