

Die polierte Kante

Schon 1893 schlug der österreichische k.k. Forstverwalter R. Stummer vor, die Ski mit einem Schwert, einer Finne, auszurüsten, um auch auf hartem Schnee fahren zu können. Etwa um 1927 gab es den Vorschlag einer Bakelitkante. 1929 ließ sich der Salzburger Rudolf Lettner die Stahlkante patentieren. Einige Jahre experimentierte man auch mit seitlich angebrachten Kanten. Seitdem gab es jedenfalls unzählige Verbesserungen. Heute geht es um Härte, Grade, Schärfe und Tuning.

Bei der Produktion laufen die Ski zuletzt bis zu zehnmal über die Schleifmaschinen. Beim Service geht es maschi-

nell heute nicht mehr ohne Steinschliff. Händisch haben feine Steinfeilen und Diamantfeilen das letzte Wort.

Was bei den Selfmadeleuten noch immer unterschätzt wird, ist die Politur der Kante. Verständlich. Polieren ist aufwendig und bei einem schnellen Blick ist kaum etwas nachzuweisen. Trotzdem möchte ich dazu ermuntern. Die Fachleute sagen uns:

Polieren und nicht nur schärfen! Was bringt's?

Eine polierte Kante

- gleitet besser und ist schneller
- korrodiert weniger
- hat insgesamt weniger Reibung und bleibt deshalb länger scharf.

Das Nordicboard – die moderne Ausführung des Monoskis. Ein ganz persönlicher Beitrag zu meinen ersten Fahreindrücken

„Es tut nicht weh, einmal auch etwas Anderes auszuprobieren.“ Milan Maver

Im Frühjahr 2007 – Verbandsmeeting – fehlte mir wohl noch der Mut, vielleicht war mir das Erlebnis Ski auch einfach wichtiger. Dann aber im Herbst 2007 beim Programmseminar lag das Nordicboard wieder im Schnee. Und wieder kämpfte ich mit mir. Die Vorstellung, beide Füße eng nebeneinander fixiert zu bekommen, ging mir durch den Kopf. Ich war fast schon wieder bei meinem Ski als meine innere Stimme protestierte:

„Es ist so einfach, es nicht zu probieren! Wie kannst du andere animieren, ohne es selbst getan zu haben?“ Das gab den Ausschlag. Otto Eder – der Erfinder des Nordicboard – fixierte meine Füße auf dem Board.

Verkrampfung, ein leichtes Zittern des gesamten Körpers. Ich fühlte mich nicht richtig wohl. Erste Versuche, mit dem Board zu gleiten, es im Stand in verschiedene Richtungen zu drehen, zu hüpfen, folgten problemlos. In der Bewe-

gung fühlte ich diese unangenehme Anspannung weniger stark, vielleicht war ich extrem abgelenkt. Aber im Stand? Etwas anstrengend wegen der Verkrampfung. Diese enge Positionierung der Füße. Das war ungewohnt.

Dann die erste Liftfahrt am Olperer. Fahrtechnisch kein Problem, das Board erwies sich als leicht handhabbar; kurzes Anheben und schon zurück in der Liftspur.

Auch der Liftausstieg erwies sich als lösbar: Mit dem Schwung des Ausstiegs kam das Board nach einem kleinen Hüpfen in die neue Richtung sofort ins Gleiten in der Schrägfahrt. Dann die Erfahrung mit dem Kippen zum Hang und etwas Belastung und schon zog das Board bergwärts. Mehrmalige erfolgreiche Versuche beruhigten mich; ich konnte das Board steuern und auch zum Stehen kommen.

Die nahende Pistenmarkierung erinnerte mich daran, nun den Schwung auch talwärts auszuführen. Allen Mut zusammengenommen, kippen in die Kurve, das Board kommt sofort auf die Innenkante. Was für eine Erfahrung: Die Taillierung des Boards fährt mit mir um die Kurve; ein wenig die Belastung regulieren, kleiner Kampf mit dem



Gleichgewicht. Das war es! Der nächste Schwung folgte wie von selbst. Es lohnt sich immer wieder, etwas Neues auszuprobieren!

Was habe ich erlebt?

Wer bis jetzt noch wenig über die Bedeutung der Innenkante (des Innenskis) für die Schwungeinleitung wusste, nach dem Fahren mit dem Nordicboard weiß er es. Es wird eine wichtige Erfahrung für sein Skifahren werden.

Dieses bedingungslose Hineinkippen ins Kurvenzentrum; ein Gefühl des Fliegens!

Finde einen Rhythmus; nutze für den neuen Schwung den des alten Schwunges.

Es war mehr meine innere Verkrampfung als die wirklich muskuläre Beanspruchung, also eher ein Kopfproblem!

Zum Nordicboard:

1. Die Länge des Boards wirkt positiv auf das Handling.
2. Die Ständerhöhung erleichtert die Kurveneinleitung.
3. Die Taillierung garantiert eine hohe Autokinetik (Selbststeuerung).

Beim Verbandsmeeting 2008 konnte ich der Versuchung schon nicht mehr widerstehen. Es war ein schöner Nachmittag! Gemeinsam mit einem Partner oder in der Gruppe bereitet das Erproben noch mehr Freude; man kann sich austauschen, gegenseitig helfen und unterstützen.

Meine Einschätzung:

1. Das Nordicboard wird kein Publikumsrenner. Es wird eher als Zweitgleitgerät genutzt werden.
2. In jeder Skischule, jeder Verleihstation, in jeder Aus- und Fortbildung müsste das Nordicboard im Angebot sein. Für jede Skischule bedeutet dieses Angebot eine sinnvolle Erweiterung, eine attraktive Bereicherung. Für jede Verleihstation erscheint mir das Nordicboard als eine lohnende Erweiterung ihres Angebotes, weil das Board auch ohne Anleitung selbständig gefahren werden kann. Vielleicht bekommt der Ausleiher schriftliche Hinweise für die Nutzung in Form einer Arbeitskarte. In jeder Aus- und Fortbildung sollte das Nordicboard ein Bestandteil sein: Es



bietet ganz einfach eine Erweiterung im Bewegungs- und Erfahrungsbereich des Nutzers – Balancegefühl, bedingungsloses Kippen ins Kurvenzentrum, Kurvenlage, Wirkung der Innenkante (beim Ski übertragen auf den Innenski), Rhythmisierung von Bewegung, Nutzung der Kurvenausfahrt für die neue Kurveneinleitung).

So könnte der Einstieg aussehen:

1. Erste Gewöhnungsübungen in der Ebene

- ◆ Gleiten mit Doppelstockschub
- ◆ Springen um das Board-Ende
- ◆ Springen um die Board-Spitze
- ◆ Springen mit dem ganzen Board nach links und rechts
- ◆ im Stand das Kippen nach links/rechts erproben (mit den Stöcken seitlich abstützen/mit einem Partner)

2. Schrägfahrten

- ◆ Geradeausfahrt quer zum Hang (Mittelposition auf dem Board)
- ◆ erstes leichtes Kippen zum Hang proben

3. Schwünge bergwärts

- ◆ Kippen mit dem ganzen Körper zum Hang (das sichere Gefühl für das Beenden einer Schrägfahrt bekommen); dabei auf den Stockeinsatz verzichten

4. Schwünge talwärts

- ◆ in Falllinie anfahren, dann mit dem ganzen Körper nach links oder rechts kippen und abwarten
- ◆ aus der Schrägfahrt Kippen talwärts, abwarten, Druck aufbauen und regulieren, Gleichgewicht halten, mit dem Schwung bergwärts zum Stehen kommen; auf den Stockeinsatz verzichten

5. Schwünge aneinander reihen

- ◆ die Fahrwucht der vergangenen Kurve nutzen, die Schwungfolge rhythmisieren, mit der Belastung spielen
- ◆ den „guten alten“ Tiefschwung (beugen, strecken) probieren
- ◆ die Kurvenradien variieren