

Marke Eigenbau

Die exklusivste Art, sich einen neuen Ski zuzulegen? Das ist, ihn selbst zu bauen. Mehr Individualität geht nicht. Aber lohnt die Mühe? Taugt das Ergebnis etwas? Wir haben es ausprobiert. *Von Walter Wille*



Alles, was dran ist: Belag mit Stahlkanten, Glasfasermatte, Holzkern, noch mal Glasfaser, Furnier (von unten nach oben). Erster Arbeitsschritt ist das Anpassen der Kanten.



Handwerk: Laufflächen samt Stahlkanten werden auf der Laminierform festgetackert.



Harz II: Zweikomponentenkleber muss mit der Rolle auf der Lauffläche verteilt werden.



Tuchführung: Die erste Glasfaserlage, nach dem Holzkern folgt eine weitere.



Backstube: In Vakuumsäcke verpackt kommen die Skier über Nacht in den Ofen.



Sägearbeit: Mit leichtem Druck an der Stahlkante entlang - das Ausschneiden der Skier.

Am Anfang bekommt jeder einen Werkzeugkasten. Profraktion aus Metall, mit Schraubzwingen drin, Kantenbieger, Schutzbrille und einigem mehr. Damit ist schon mal klar: Das hier ist kein Lullifax. Die Leberkäs-Semmel in der Mittagspause wird man sich ehrlich erarbeiten müssen.

Anderthalb Tage intensiven Werkens stehen bevor, als sich die Gruppe am Samstagmorgen um halb neun in der Werkstatt versammelt. Die steht in Farchant, wenige Kilometer von Garmisch-Partenkirchen entfernt. Hinter der ehemaligen Schreinerei murmelt ein Bach vorbei, man genießt den Zugspitzblick und einen würzigen Duft in der Luft, für den ein Kuhstall in der Nähe sorgt. Wohlige Zweckmäßigkeit strahlen die Räume aus, in denen sich neben Utensilien und Gerätschaften aller Art auch eine ältere Maschine findet, mit der sich Kaffee zubereiten lässt. Gute Sache um diese Uhrzeit.

Es ist ein uriger Ort, den sich drei Burschen um die 30 ausgesucht haben für ihr Business namens „Build 2 Ride“: Skier und Snowboards zum Selberbauen lautet das Geschäftsmodell. Kunden kommen nach Farchant und tun Dinge, die sie noch nie getan haben, bis sie am Sonntagmittag ihre Bretter fix und fertig in der Hand halten. Damit das auch gelingt, erhalten sie tatkräftige Unterstützung durch kundige Helfer wie den Michi und den Jakl. Denn Skibau ist für Laien keine banale Angelegenheit.

Dem Sebastian, 23, war das vorher klar. „Ich hab ein bisschen Schiss gehabt, als ich hergefahren bin“, sagt der Student aus der Oberpfalz. Er will sich ein Paar Freeride-Latten bauen, breit und bunt. Deren gesamte Oberseite soll ein Foto schmücken, das ihn selbst beim Freeriden zeigt. Das Motiv hat er zuvor auf eine Stoffbahn drucken lassen.

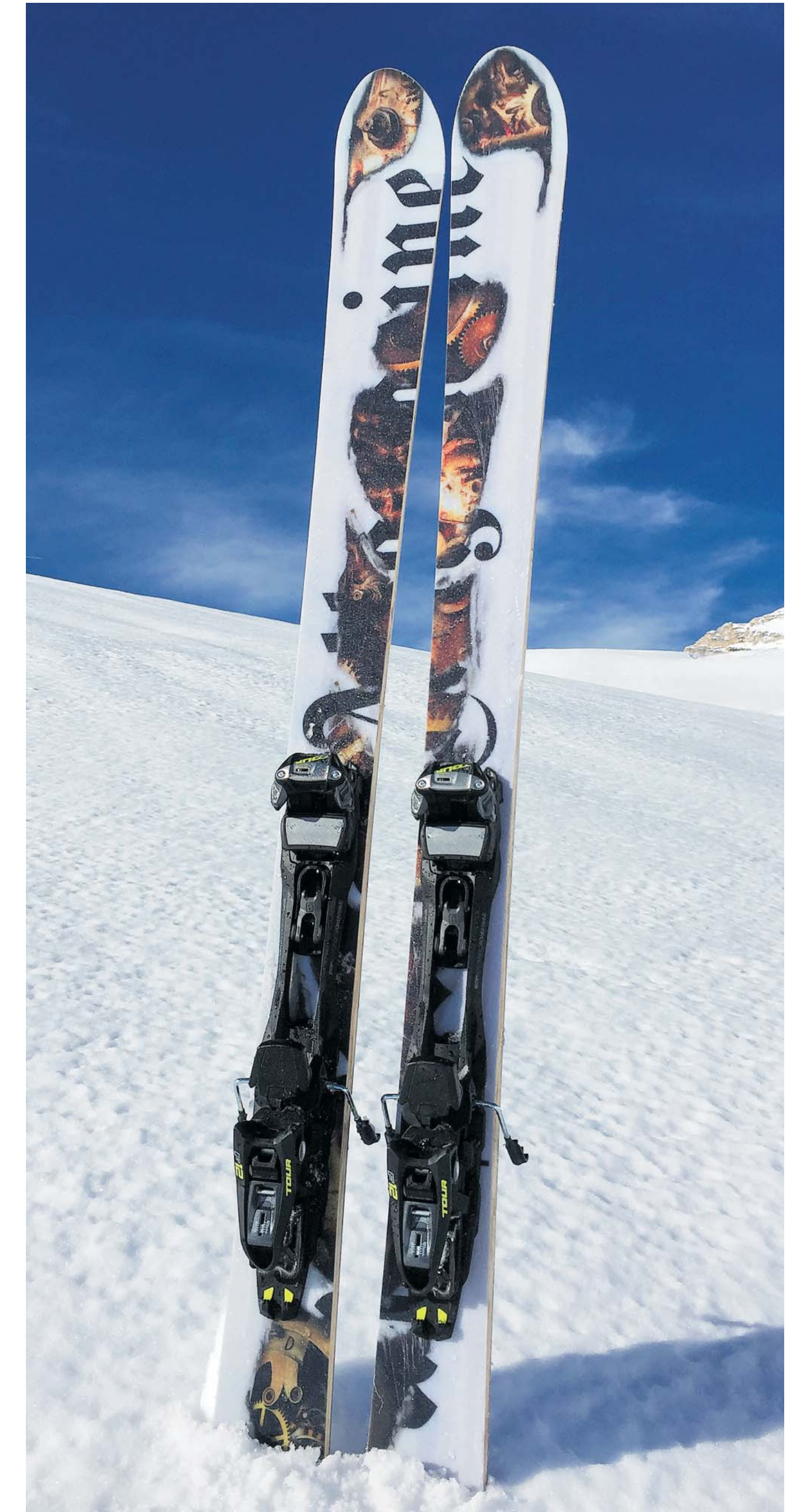
Vieles ist denkbar, was das Design, die Form und die Eigenschaften der Bretter betrifft. Der Robert aus München plant ein Paar Racecarver mit bayerischem Landeswappen auf weißblauem Rautenmuster. Acht Männer und eine Frau sind es an diesem Wochenende, fast alle haben die Teilnahme am Skibau-Seminar zum Geburtstag geschenkt bekommen. Etwa die Hälfte wählt schlichtes, edel anmutendes Holz furnier als Oberfläche: Zirbe, Mahagoni, Eiche, Nussbaum, Zebano, Pinie sind vorrätig.

Der handwerklich etwas eingerostete Zeitungsmann aus Frankfurt hat sich vorgenommen herauszufinden, ob sich bei Build 2 Ride auch schwierige Fälle lösen lassen. Ein 185 Zentimeter langer, in der Mitte satte 100 Millimeter breiter Tiefschnee- und Tourenski soll es werden, der zugleich auf präparierter Piste ordentlich funktioniert. Nicht zu hart und nicht zu weich also, nicht zu leicht und nicht zu schwer. Die Schaufel auf stattdessen Länge gerockert (leicht hochgebogen), damit der Ski im Sulz und Pulver schön schwimmt, von da an bis zum Heck ausgeprägte Vorspannung, damit die Kante auch auf steilem, festem Untergrund greift - so lautet die Wunschliste. Die bekanntesten Marken der Ski-Industrie bieten solche Vielseitigkeitswunder an.

Was es in der Serienfertigung nicht gibt, ist ganz und gar auf den Nutzer zugeschnittene Ware, einschließlich des Designs. Die Zeitungslatten sollen auf Ober- wie Unterseite auf voller Länge den Schriftzug „Frankfurter Allgemeine“ tragen, aber nur soeben zu entziffern, wenn man die Skier dicht nebeneinander hält. Durch „Brandlöcher“ mit Schmauchspuren fällt der Blick scheinbar ins Innere auf Schrauben, Federn, Zahnräder - „Technik und Motor“ unterm Mantel der F.A.Z. sozusagen. Die Idee dazu hatte Markus Lehmann vom Hamburger Unternehmen „Freaks of Fashion“, das spezialisiert ist auf individuell bedrucktes Vliesmaterial für die Bretter von Wellenreitern, Stehpadlern, Snowboardern und Skifahrern. Für unsere Vliese zum Einlaminierten wurden 140 Euro berechnet. Merke: Es geht beim Selbstbau nicht darum, Geld zu sparen. Billig ist das keineswegs, wie man noch sehen wird.

Als der Michi und der Jakl den Kandidaten Beläge und Stahlkanten auf die Arbeitstische legen, wird es ernst. Die Kanten müssen so gebogen werden, dass sie spaltfrei am Belag anliegen, um dann mit Sekundenkleber und Klammern fixiert zu werden. Das ist schon mal eine Herausforderung, denn die Stahlkanten wehren sich mit allen Mitteln dagegen, verbogen zu werden, insbesondere an den Rundungen der Schaufel und des Hecks.

Nächster Schritt ist das Zuschneiden der Glasfasermatten. Jeder Ski benötigt zwei Lagen davon, eine unterhalb, eine oberhalb des Holzkerns. Zur Wahl stehen eine dickere, schwere Sorte (1100 Gramm je Quadratmeter) und eine dünnere (700 g/m²). Je nach Fahrkönnen, Körperge-



Da steckt Arbeit drin: Unsere Selbstbau-Skier mit „Technik und Motor“-Design.

Fotos Wille (6), Markus Traub (3)

wicht und Einsatzzweck des Skis werden sie unterschiedlich kombiniert. Der Münchener Robert beispielsweise wählt für seine harten weißblauen Pistenracer zweimal schwer, die zierliche Susanne für ihr Allmountain-Modell zweimal leicht. Der Zeitungsmann entscheidet sich für seinen Freeride-Tourer für einen schweren Untergurt (die untere Lage) und einen leichten Obergurt. Es ist ein Abwägen von Faktoren wie Gewicht, Steifigkeit, Flex, Laufruhe, Drehfreude, Dämpfung und Spritzigkeit. Das gilt auch fürs Anpassen des Kerns aus Eschenholz, dessen Materialstärke und Verjüngung, den Enden hin ebenfalls auf jeden Kunden abgestimmt wird. Das Hobeln der Rohlinge übernehmen die Profis mit ihrer Spezialmaschine.

Zur Vorbereitung des Laminierens werden die Beläge in vorbereitete, auf die jeweilige Skilänge abgestimmte Formen gelegt und festgetackert, mit einer Folie als Trennschicht dazwischen, damit die Skier nicht an der Unterlage festbacken. Vor dem großen Akt muss noch ihre Biegelinie festgelegt werden. Dazu legt Axel Forelle, einer der drei Inhaber des Betriebs, Holzleisten verschiedener Stärke unter die mit Schraubzwingen fixierte Spanplatte der Form, die sich dadurch wölbt. Forelle verschiebt die Hölzer so lange Zentimeter für Zentimeter, bis Vorspannung und Rocker den Vorstellungen des Selbstbauers entsprechen. „Je genauer der Kunde mir sagen kann, was

er will, desto besser“, sagt Forelle. „Am Ende des Tages musst du einen Ski haben, der zu dir passt.“

Am Ende des ersten Tages kommen die Skier in den Ofen. Bis dahin ist jedoch noch viel zu tun. Nach der Leberkäs-Semmel in der Mittagspause werden die Schürzen angelegt. Was folgt, erfordert Teamwork und eine gewisse Eile, weil das Epoxidharz ins Spiel kommt. In Stichworten passiert nun Folgendes, und zwar zack, zack: den noch flüssigen Kleber auf der Innenseite des Belags durch Rollen verteilen; Designvlies ausrichten und auflegen, Harz draufkippen und rollen; untere Glasfasermatte plus Harz darüber, rollen; Holzkern von beiden Seiten mit Harz bestreichen; obere Glasfaserschicht auflegen, mit Harz tränken, rollen; Holz furnier oder Designvlies plus Silikon-Deckschicht drauf, sorgfältig andrücken. Darüber kommt eine weitere Trennfolie sowie ein Vlies, das überschüssiges Harz aufsaugt. Nach einer guten halben Stunde sollten die Skier vorsichtig im Vakuumsack verstaubt und an die Vakuumpumpe angeschlossen sein. Für rund 14 Stunden verschwinden sie im schrankartigen Ofen, um über Nacht bei etwa 60 Grad auszuhärten, so dass die mittlerweile ziemlich eingeschworene Selbstbau-Truppe zum Après-Ski ins Wirtshaus umziehen kann.

35 bis 40 solcher Seminare veranstalten Axel Forelle und Kompagnons mit-

lerweile je Saison, die von September bis Mai dauert. 690 Euro kostet die Teilnahme, einschließlich Baumaterial. Zusätzliche Kosten fallen für Designvlies oder Furnier an sowie eventuell Kauf und Montage einer Bindung, plus Schleifen und Wachsen, was am Sonntagmittag ganz zum Schluss in der Skischule in Garmisch-Partenkirchen geschieht. Alles in allem kann eine Summe von gut 1000 Euro zusammenkommen, Anreise und Übernachtung noch nicht gerechnet.

Umso gespannter ist man, was am Sonntagmorgen bröckchenwarm aus dem Ofen kommt. Noch sieht es mehr nach Surfboard oder Monoski aus: Die Skier müssen mit der Stichsäge einzeln ausgeschnitten, an den Seiten geschliffen und lackiert werden. Ein paar laute, staubige Stunden später ist auch das vollbracht.

Hat es sich gelohnt? Unsere Skier weisen keine Finessen wie Karbongitter, Titanallagen, Wabenstrukturen oder ausgefeilteste Schwingungsdämpfer auf, mit denen die Industrie wirbt. Sie sind einfach aufgebaut, aber sehr solide, carven, surfen, gleiten genau so, wie wir uns das ursprünglich vorgestellt hatten. Erstaunlicherweise wiegen beide auf Gramm genau das Gleiche: 3,55 Kilo einschließlich F12-Tourenbindung von Marker.

Und sie sind einzigartig. Der Sebastian hat es natürlich ebenfalls hinkommen, nimmt seine fertigen Freerider und sagt: „Es wird immer das Gefühl mitfahren: Die habe ich selbst gebaut!“