

# Wissenswertes über Snowboarding

## 3. Wachs

### 1. Belag säubern

Der Belag eines Boards muss vor dem Wachsen immer sauber sein. Zwei Möglichkeiten, den Belag zu säubern:

- mit Wachsentsferner: Wachsentsferner auftragen und mit einem weichen Tuch abreiben (nicht 100 %ig ideal!).
- die Tiefenreinigung: ist die gründlichere und sanftere Methode. Universalwachs auf den Belag bügeln und noch im warmen Zustand wieder abziehen.

### 2. Wachsen

Die schnellste Art ist Flüssigwachs oder Pastenwachs: Auftragen, kurz einwirken und mit weichem Tuch aufpolieren. Die bessere Art ist Heißwachs: Stangen sind für verschiedene Schneetemperaturen sowie universal erhältlich. In den Belag einbügeln und das Wachs bleibt in den Poren des Polyäthylenmaterials.

### 3. Das Einbügeln:

Wachs an das erwärmte Bügeleisen halten und gleichmäßig über den Belag tropfen. Das noch weiche Wachs mit langsamen, gleichförmigen Bewegungen gleichmäßig auf dem Belag verteilen und einbügeln. Niemals auf einer Stelle stehenbleiben!



### Merke:

Je öfter gewachst wird, desto besser. Es ist sinnvoll, den Belag nach dem Einbügeln (30 min. Pause) nochmals zu erwärmen (Wachs zieht tiefer ein). Vor der Weiterbehandlung das Wachs über Nacht auskühlen. Nie das Board direkt nach dem Wachsen in den Schnee legen (Belag zieht sich zusammen und das warme Wachs wird aus den Poren gedrückt). Wachs mit einer Kunststoffabziehklinge abziehen. Klinge immer schräg halten und mit wenig Druck arbeiten. Fingernageltest, ob noch Wachs auf dem Belag!

### 4. Ausbürsten:

Wichtig, um die Struktur im Belag freizusetzen und überschüssiges Wachs zu entfernen. Für feuchten Schnee Bronzebürste verwenden, für trockenen Schnee eine Nylonbürste. Für extrem trockenen Schnee und bei speziellen Wachsen eine Roßhaarbürste verwenden. Ausgebürstet wird immer in Fahrtrichtung, in weit ausholenden Bewegungen.

## 4. Accessoires

### Bindungsschrauben:

Die meisten heute verwendeten Schrauben haben die Größe M6. M6 bedeutet, dass der Innendurchmesser der Inserts 6 mm beträgt. Anders bei Zollgewinden einiger amerikanischer Hersteller, bei denen der Innendurchmesser in Zoll bzw. „inch“ angegeben wird. Niemals dürfen Schrauben oder Inserts des jeweils anderen Systems miteinander verwendet werden. Wir führen Schrauben in beiden Systemen als Ersatzteile und zum Verbinden von Produkten verschiedener Hersteller. Sämtliche am Markt befindliche Lagen sind jeweils abgepackt zu 5 Stück erhältlich.

### Fangriemen (leashes):

In einigen Gebieten sind sie Vorschrift, sie sind gut, um das Board zum Lift zu tragen und sind ideal als Schlüsselanhänger. Das Luxusmodell ersetzt sogar den Tresor vor der Schneebank.

### Stomp pads:

Get a grip ... nicht nur bei One-foot airs geben sie dem freien hinteren Fuß Halt, im Schlepplift retten sie so manche kritische Situation und sie helfen, die Schuhe vor dem Einstieg in die Bindung vom Powder zu befreien ... in den verschiedensten Designs erhältlich, geben sie dem Board auch eine persönliche Note...

### The First Driver:

Ein Snowboarder braucht einen kleinen Schraubenzieher, der in jede Tasche passt und für alle Schrauben an der Bindung den passenden Aufsatz parat hat. Mit dem 10 mm Gabelschlüssel hat man auch die Muttern an einer Softbindung fest im Griff.

### Spare Parts:

Wie oft kommt es vor, dass ein Teil der Bindung sich elegant verabschiedet oder seinen Dienst verweigert ... da wir nicht glauben, dass gerade für diese Bindung alle Ersatzteile in einem bestimmten Shop verfügbar sind, haben wir ein Set zum Austauschen oder Nachrüsten der besonders beanspruchten Teile zusammengestellt.

**PHARMACY**  
BOARD TUNING EQUIPMENT

# Wissenswertes über Snowboarding

## Freestyle-Boards Freeride-Boards:

2 Klassen haben sich herausgebildet:

Die extremsten Vertreter unter den Freestyleboards sind die **Park- und Halfpipe-Boards**, wobei die Unterscheidungskriterien untereinander eher theoretischer Natur sind. Alle diese extremen Freestyle-Boards sind eher breit, nicht wegen der besseren Fahreigenschaften, sondern wegen der flachen Bindungswinkel, die hier gefahren werden. Diese Bretter haben eine kurze Nase für geringere Schwungmasse bei Rotationstricks. Längempfehlung: Schulterhöhe + 4 cm.

Die längsten Boards innerhalb des Freestyle-Sektors sind die **Powder Extreme Boards**. Für ultimativen Tiefschneepaß ist die Bindungsposition leicht zurückversetzt, die Schaufel größer und flacher als bei den Pipe-Brettern. Diese Longboard genannten Bretter gibt es nun für kleinere Fahrer auch in kürzeren Varianten. Längempfehlung: Augenhöhe +/- 3 cm.



BURTON  
SNOWBOARDS

Unser Verkaufspersonal  
berät Sie gerne!

## Alpin-Boards:



Der Haupteinsatzbereich ist der präparierte Hang, also die Piste. Die **reinen Raceboards** sind die am meisten spezialisierten Snowboards überhaupt. Um dem hohen Tempo gerecht zu werden, ist die effektive Kantenlänge so lang wie technisch möglich. Dies ergibt sehr kurze Schaufeln, die geringere Vibrationstendenzen haben als größere Schaufeln.

Flex und Torsionssteifigkeit sind extrem hart, der Taillierungsradius richtet sich nach dem Einsatzzweck: enge Radien für Slalomboards, größere Radien für Riesentorlauf und Super-G- Bretter. Die Raceboards sind auch die schmalsten Boards, wobei der Trend bereits wieder zu etwas breiterer Bauweise geht, da die Steilheit des Bindungswinkels seine Grenzen erreicht hat. Die meisten Pro's fahren heute Bindungswinkel zwischen 45° und 50°. Der Trend zur Symmetrie bleibt weiter aufrecht, was eine Fülle neuer Boards beweist. Die Asys sind aber alles andere als tot: im Slalom sind sie nicht wegzudenken. Längempfehlung: Augenhöhe und größer, je nach Taillierungsradius des Boards.

**Freecarveboards** sind die entschärften Varianten der Raceboards, weicher Flex, größere Schaufeln und insgesamt breiter, dadurch auch gelände- und tiefschneetauglicher. Bei einigen Modellen ist das Tail leicht aufgebogen, sodass Rückwärtsfahren und Turns im schweren Schnee möglich sind. Längempfehlung: Mundhöhe +/- 3 cm.

Die **Boarder-Cross-Boards** sind die wahren Allrounder unter den alpinorientierten Brettern. Schneller als jedes Freestylebrett machen sie auf Obstacles dennoch eine gute Figur. Eine Boardklasse, die wegen der vielfältigen Boardeigenschaften ganz stark im Kommen ist. Die BoarderX-Rennen in allen großen Rennserien geben dieser Entwicklung natürlich starke Impulse.

Längempfehlung: Nasenhöhe +/- 4 cm

## Die 3 wichtigsten Fragen vor dem Boardkauf:

### ① WAS WILL ICH MIT MEINEM BRETT MACHEN, WAS SOLL MEIN BRETT ALSO BESONDERS GUT KÖNNEN?

Freestyle oder Alpin? Freestyler fragen sich, ob sie sich in der Pipe oder im Park aufhalten, ob sie sich lieber im Powder bewegen, oder ob sie ein Board wollen, das allen Ansprüchen gerecht wird, weil sie im ganzen Gebiet unterwegs sind und für alle Fälle gerüstet sein wollen.

Alpinorientierte Fahrer haben zu klären, ob sie Speed wollen, was den Griff zum Raceboard bedeutet.

Will man hingegen in den Tiefschnee tauchen, wird man ein Freecarving-Modell wählen. Die Boarder-cross-Boards sind für Pistenfreunde, die ein paar Tricks und Sprünge in den Schnee zaubern möchten und trotz Alpinorientierung der Flexbindung mit Softboots keineswegs ablehnend gegenüberstehen.

### ② WIE GROSS BIN ICH UND WELCHE SCHUHGRÖSSE HABE ICH?

Dass die Körpergröße unmittelbar mit der Boardlänge zusammenhängt, ist klar. Die Schuhgröße in Kombination mit Deiner bevorzugten Fußwinkelstellung gibt die minimale Breite Deines Boardes vor. Fußwinkel 0° und Schuhgröße 43 bedingt nun einmal eine gewisse Mindestbreite des Boards. Ein breiteres Board aus anderen Gründen zu kaufen ist Schwachsinn, da ein extrem breites Board nicht besser als ein schmäleres ist. Im Gegenteil, es erhöhen sich die Hebelkräfte. Breite Boards sind auch in der Pipe nicht besser als schmale. Es gibt nur deshalb breite Boards, um auch Fahrern mit großen Füßen flache Bindungswinkel zu ermöglichen. Schmale Raceboards sind auch nicht schneller. Nur wer extrem steile Winkel fährt, braucht ein extrem schmales Board, ein Trend, der im übrigen rückläufig ist.

### ③ WIE SCHWER BIN ICH UND WIEVIEL FAHR-PRAXIS HABE ICH?

Jetzt bestimmst Du den Flex, also die Biegesteifigkeit und die Taillierung Deines neuen Boards. Harter Flex und wenig Taillierung ist etwas für dynamische und aggressive Fahrer. Passive Boarder mit ruhigem Fahrstil greifen eher zum weichen Flex und stärkerer Taillierung. Ausschlaggebend sind also Technik und Fahrstil und nicht das Gewicht des Fahrers. Es geht also einzig und allein um die Kräfte, die auf das Board wirken.

## HARD-INFO: Bindungen, Boots:

Die kompaktste Verbindung zwischen Board und Fuß schafft die Kombination Plattenbindung und Hardboot. Der feste Sitz garantiert direkte Kraftübertragung, was auf der Piste und im höheren Geschwindigkeitsbereich gefragt, für den Rennläufer sogar unverzichtbar ist. Der Trend zur Step-In Bindung hält weiter an.

Weitere Innovationen in Sachen Plattenbindung betreffen vor allem den Material-Einsatz: Um Gewicht zu sparen und trotzdem noch stabiler zu bauen, werden laufend neue Werkstoffe erprobt und eingesetzt. Die Snowboard-Bindung darf beim Sturz nicht öffnen, weil die Massenkräfte des Boards das noch angeschallte Bein unweigerlich verletzen würden.

Das Problem der großen Füße wurde durch die extrem abgeschragten Sohlen der neuen Schuh-Generation für immer beseitigt. Aber auch die vielen snowboard-spezifischen Features wie Vorlageverstellung, Flexeinstellung, Powerstrap und Relax-Mechanismen der unterschiedlichsten Systeme machen den Snowboard-Boot zu einem hochspezialisierten Sportgerät.

snowPRO™  
bindings



### Check-Up vor dem Bindungskauf:

- Wie groß ist der Winkelverstellbereich, wie einfach oder kompliziert funktioniert der Verstellmechanismus?
- Lässt sich das Canting auf meine persönlichen Bedürfnisse abstimmen?
- Ist die Bindung länger als mein Schuh, ragt sie also seitlich über den Rand meines Boards?

DEE LUXE



### Check-Up vor dem Schuhkauf:

- Wie groß ist der mögliche Vorlagewinkel und vor allem wie fein ist er einstellbar?
- Wie gut ist die Feinverstellung der Schnallen?
- Lassen sich die wesentlichen Funktionen auch mit Handschuhen bedienen?

## SOFT-INFO: Bindungen, Boots:



BURTON  
SNOWBOARDS

Die Softbindung ist wegen der großen Bewegungsfreiheit bei Sprüngen und Tricks die Bindung der Freestyler. Doch auch im Freeride-Bereich werden durch besser ausgeformte Straps hauptsächlich nur noch Softbindungen verwendet. Die vormals verwendeten Schnallen wurden bereits bei fast jedem Hersteller durch Ratschensysteme getauscht, wodurch das feste Zuschnallen erleichtert wird. Die hier verwendeten größeren Hebeln erleichtern die Bedienung auch mit Handschuhen. Auch hier sieht man verstärkt Step-in Systeme, die den Einstieg, die Bequemlichkeit und die Kraftübertragung wesentlich verbessern. Die Produkte von Burton und Flow sind hier auf dem Vormarsch.

### Check-Up vor dem Bindungskauf:

- Verstellmöglichkeiten und Bedienungskomfort von Schnallen und High-Back?
- Sind die Schnallen verriegelbar?
- Wie lässt sich der Vorlagewinkel einstellen?



Auf dem Schuhsektor gibt es sehr viele Innovationen wie z.B. Dämpfungssysteme in den Sohlen und spezielle Innenschuh-Schnürungen. Aber auch neue Materialien in den Innenschuhen sorgen für bessere Paßform und somit besseren Halt in den Boots. Um die Kraftübertragung zu verbessern, werden die Schuhe härter, gleichzeitig erhöht sich dadurch die Kontrolle über das Board.

### Check-Up vor dem Schuhkauf:

- Passt der Schuh, oder bekomme ich nach längerem Probieren Druckstellen?
- Wie verhält es sich mit der Beweglichkeit?
- Habe ich genügend Fersenhalt? Sensibilität der Sohle?
- Ist der Schaft mindestens so hoch wie mein High-Back?

## Board-Info:

Es gibt bessere und billigere Verfahren, um ein Board herzustellen. Hier ein kleiner Einblick in dieses Thema, damit ihr beurteilen könnt, woher die Preisunterschiede kommen.

- **PU-Schaum**  
Polyurethanschaum wird zwischen Zuggurt und Druckgurt, die beiden tragenden Schichten des Boards, gespritzt. Das Brett neigt zum Vibrieren, schlechtere Kraftübertragung und Reaktionsfähigkeit des Boards.  
Preisgünstig, daher ideal für Kinder und Anfänger.

- **RIM**  
Zwischen Druck- und Zuggurt liegt ein dünner, einfacher Holzkern, der mit den beiden Gurten verbunden wird. Da sich an den Seitenwangen vor allem Kleber befindet, ist die Kraftübertragung nicht optimal. Für gemütliche Allrounder.

- **Monocoque-RIM**  
Der obere Druckgurt wird wie eine Kappe über den Kern gestülpt und verpresst. Wichtig ist, ob Holz, Rim oder PU als Kern verwendet werden. Niedrige Produktionskosten bei hoher Stückzahl, daher wird dieses Verfahren wichtiger.

- **Vertical Lam/Monocoque Lam**  
Epoxyharzmatten werden händisch auf einen hochwertigen Vollholzkern gelegt. Aufwendiges Verfahren, dadurch hohe Torsionssteifigkeit und langlebiger Flex. Für Sportliche.

- **Torsionskasten**  
Aufwendiges Laminierverfahren, bei dem der Holzkern auch seitlich umwickelt wird. Dadurch werden die Seitenwangen, die am meisten beansprucht werden, zusätzlich gestärkt. Höchste Torsionssteifigkeit und langlebiger Flex. Für sportliche, aktive Fahrer.

- **Horizontal Lam**  
Horizontale Holzschichten werden für den Preflex-Holzkern verleimt. An den Seitenwänden gibt es zusätzlich einen vertikalen Hartholzkern. Beides wird im Nasslaminierverfahren verpresst. Dieser Aufbau hat höchste Torsionssteifigkeit und einen langlebigen und selbstregenerierenden Flex. Für sportliche, aktive Fahrer.



## Pflege und Reparatur von Snowboards - die 4 Hauptgruppen

### 1. Reparatur

- ... eine Zusammenstellung von leicht zu verwendenden Werkzeugen und Zubehör, um kleine Beschädigungen selbst zuhause zu beheben:
  - P-tex Reparaturdraht
  - Stahlklinge
  - Schleifset
  - Schleifkork
  - Karosseriefeile



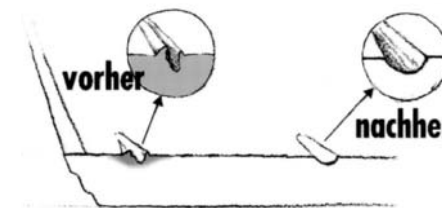
### 2. Kanten & Co

- ... alles rund ums Kantentuning für jeden Boarder, vom preisbewussten Einsteiger bis zum Protour-Profi:
  - Kantenschärfer
  - Ersatzklinge für Kantenschärfer
  - Klemme für file guides
  - Feilen grob, mittel, fein
  - Schleifset (Gummi und Stein)
  - Kantenhobel

## 1. Reparatur

Hier geht es vor allem um kleine Kratzer, Dellen u. ä., die nur im Belag sind (nicht im Gurt oder dem Kern des Boards).

- 1. **Den Kratzer reinigen.**  
Am besten ein weiches Tuch und etwas Belagreiniger verwenden (mind. 5 Minuten trocknen!). Da das "ausgekratzt" Material einen kleinen Überstand bildet und der Kratzer nicht V-förmig ist, mit einem Messer (am besten ein scharfes Cutter- oder Schnitzmesser) die beschädigte Stelle ausputzen.



- 2. **Einschmelzen des neuen Materials**  
Den Umgang mit dem P-tex Draht vorher abseits des Boards probieren. Achtung! Brennendes P-tex schmerzt auf der Haut, niemals heißes P-tex berühren, es klebt regelrecht an allem ... (Finger, Zehen, Haare, Zähne ...).
- 3. **Den Draht mit einem Feuerzeug entzünden und das brennende Material auftropfen.**  
Um Rußpartikel zu vermeiden, den Draht drehen und einige Zeit brennen lassen. Wird der Draht dennoch schwarz, auslöschten, das verrußte Stück abschneiden und neu beginnen.

- 4. **Den Kratzer mit dem P-tex auffüllen.**  
Zur besseren Verbindung in mehreren Schichten auftragen. Das P-tex sollte leicht über den Belag hinausragen.

- 5. **Auskühlen.**



- 6. **Mit einer Karosseriefeile oder der Stahlklinge das überstehende Material abhobeln.**  
Dabei sollte sanft und umsichtig vorgegangen werden, um den umliegenden Belag nicht zu beschädigen.

- 7. **Finish.**  
Die Stelle mit Schleifpapier und einem Poliervlies nachbehandeln, am besten in Verbindung mit einem Schleifkork, um Wellen im Belag zu vermeiden.

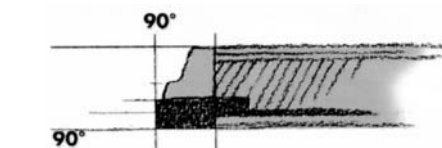
## 2. Kanten & Co

Scharfe Kanten sind besonders für die Sicherheit am Board wichtig.

- Die Minimal-Ausrüstung:**
  - einen Kantenhobel mit verstellbarer Feile und
  - einen Kantenbrechgummi

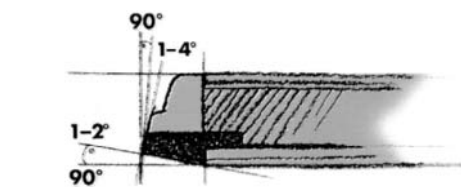
- Die Profi-Ausrüstung:**
  - Karosseriefeile
  - Feilenwinkel in den gewünschten Graden, Empfehlungen Freestyle: 89°, Race: 88°, Freeride: 88° oder 89°, je nach Einsatz
  - Finnfeile (am besten in fein, mittel und grob)
  - Nassschleifstein
  - Kantenbrechgummi

- Die Basics:**
  - Jede Kante eines Boards hat zwei Seiten: die Belagseite und die Seitenwangenseite. Damit die Kante "richtig" scharf wird, müssen beide Seiten der Kante geschliffen werden (erst die Belagseite, dann die Seitenwangenseite).
  - Die Kanten werden in der Fabrik grundsätzlich mit 90° von der Belagseite geschliffen.



Damit das Board bei Driftschwüngen leichter dreht und nach Drehsprüngen nicht verkantet, werden die Kanten des Boards auf der Belagseite leicht hängend geschliffen.

Da dadurch ein stumpfer Winkel entsteht, der für den Kantengriff nicht optimal ist, schleift man auch die Seitenwangenseite mindestens im selben Winkel.



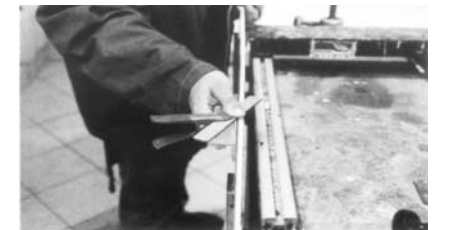
### So wird's gemacht:

- 1. **Das Board fixieren.**  
Dazu eignet sich am besten ein einfacher Snowboardspanner, der am Küchentisch befestigt werden kann.
- 2. **Die Kante vorreinigen.**  
Z.B. mit einem Wachsentsferner (dadurch greifen die Feilen besser). Grobe Verletzungen der Kante (Dellen, Scharten, Grate, ...) mit Karosserie- oder grober Finnfeile vorfeilen.

- 3. **Belagseitig schleifen:**  
Das Ende einer groben Finnfeile mit etwas Tape umwickeln. Das schützt den Belag vor Kratzern und wenn man mehr Tape um die Feile wickelt, erhält man eine belagseitig hängende Kante. Zuerst mit der groben Feile in großen Bewegungen die Kante gleichmäßig schleifen, dann auch mit der Mittleren und Feinen.

**TIPP: Kante mit einem wasserfesten Stift vor dem Schleifen einfärben, damit man sieht, wo schon geschliffen wurde.**

- 4. **Schleifen der Seitenwangenseite:**  
Zuerst die grobe Feile mit einer Feilenklemme auf den Feilenwinkel (file guide) klemmen. Gleich wie auf der Belagseite mit zügigen, langen und gleichmäßigen Abziehbewegungen die Kante bearbeiten. Wenig Druck geben!



- 5. **Abziehen und polieren:**  
Beide Seiten mit einem Abziehstein gleichmäßig abziehen und polieren, damit die Kante den richtigen Schnitt bekommt.

- 6. **Kanten entschärfen:**  
Im Bereich von *Nose* und *Tail* je nach Einsatzbereich die Kanten ca. 3 - 7 cm entschärfen. Dazu verwendet man einen Kantenbrechgummi. Das ist nötig, damit das Board leichter dreht und weniger leicht verschneidet.

- 7. **Nose- und Tailschutz**  
Diese Einsätze zum Schutz des Boards sind sehr hohen Belastungen ausgesetzt und oft zerkratzt. Mit einer Karosseriefeile wegstehende Späne entfernen.