



HIER ZÄHLT NOCH
HANDARBEIT

IN DER INNSBRUCKER WERKSTATT SPURART BAUEN
WORKSHOP-TEILNEHMER IHREN PERSÖNLICHEN WUNSCHSKI.
PER HAND. ALLES UNIKATE DANK EIGENEM DESIGN.

Autor | Christoph Brix Fotos | SPURart



Etwas abseits der Seegrube in der Innsbrucker Nordkette: Die Sonne blendet. Eiskristalle glitzern. Der tief verschneite Hang ist noch unberührt. Konzentriert fährt Michael Freymann ein, bereits die ersten Schwünge lassen den Schnee hinter dem Tourengänger aufstäuben. Perfekter Powder. Der 40-Jährige findet seinen Rhythmus. „Eine unglaubliche Linie“, so Freymann am Ende der Tiefschneeabfahrt.

INDIVIDUALITÄT ABSEITS DER MASSENPRODUKTION

Immer mehr Wintersportler streben danach: Die eigene Linie am Berg zu finden. Individualität heißt das Stichwort. Meist gleichgesetzt mit Freiheit oder Abenteuer – egal ob mit einem Carver auf der Piste oder mit breiten Brettern im Tiefschnee. Dieser Trend ist der Grund, warum Freymann nicht noch einmal die Felle unter seine selbst gebauten Tourenski schnallt, um wieder aufzusteigen, sondern die Talabfahrt wählt. Das Ziel: seine kleine Do-it-yourself-Werkstatt mitten in Innsbruck. Direkt am Fuß der Seegrube, nur wenige Schritte bis zur Innsbrucker Innenstadt. Zwölf Männer und Frauen haben sich in der ehemaligen Metzgerei versammelt, ►



Sobald der Kunde seine Ski gebaut hat, ist Feintuning angesagt: SPURart-Geschäftsführer Peter Pfeifer schleift die Stahlkanten



Wer noch auf der Suche nach einem passenden Weihnachts- oder Geburtstagsgeschenk ist: Bei SPURart kann man online auch einen 850-Euro-Gutschein für die Teilnahme an einem Workshop bestellen. Freie Termine findet man auf der Homepage. Anmeldungen sind bis drei Wochen vor Seminarstart möglich.

um ihre eigene Linie zu finden. Diesmal nicht am Berg, sondern unter ihren Füßen. Ihr gemeinsamer Wunsch: keine Massenware. Gerade deswegen finden auch viele Snowboarder ihren Weg in die Höttinger Gasse 26. Ihr Traum: ein Splitboard. Diese Snowboards können in der Länge halbiert werden, die Bindungen sind um 90 Grad drehbar. Mit wenigen Griffen werden so aus einem Snowboard zwei Tourenski für den Tiefschneeaufstieg. Ein Konzept, das sich bei etablierten Firmen nicht richtig durchgesetzt hat, aber durchaus seine Fans hat.

TEILNEHMER AUS JAPAN, AUSTRALIEN UND NEUSEELAND

Handgefertigte Ski sind klasse, ein selbst gebauter Ski ist einmalig – niemand versteht das besser als der ehemalige Skirennfahrer Michael Freymann. Nach seinem Sportstudium blieb der gebürtige Bayer in der Tiroler Landeshauptstadt hängen. Als Testfahrer für Rossignol und Planet Sports prüfte er zehn Jahre lang die neusten Ski-Modelle. „Da waren viele gute Ski dabei, aber keiner ging in seinem Fahrcharakter exakt auf meine Bedürfnisse ein“, so der Experte. 2011 gründete er deswegen seine eigene Skiwerkstatt SPURart. Das Konzept: Ski-Nerds können unter Anleitung in einem zweitägigen Workshop ihren eigenen Ski bauen. 1.500 Teilnehmer haben die Chance bereits wahrgenommen. Die meisten aus Süddeutschland und Österreich. Manche reisen aber auch von weiter an: „Ich habe ein Wochenende meines Winterurlaubs genutzt, um mir meinen eigenen Ski zu bauen“, so Nigel King. Der Neuseeländer hat sich für einen Race-Carver mit Holz furnier-Design für harten Untergrund ent-

schieden. Auch ein Japaner, ein Australier und ein Südafrikaner fahren mittlerweile ihren selbst gebauten Wunschski. Wegen der großen Nachfrage ist Freymann nicht mehr allein: Drei Jahre später stieg der Innsbrucker Tourenskigeher Peter Pfeifer als zweiter Geschäftsführer in die Firma ein, heute leiten bis zu elf weitere Skibau-Experten die verschiedenen Do-it-yourself-Seminare – alles ehemalige Rennläufer oder Ski- und Snowboardlehrer.

„Bevor wir loslegen, besprechen wir mit unseren Kunden erst einmal, was für Vorstellungen sie haben“, so der SPURart-Chef. Jeder Teilnehmer erhält zwei Wochen vor dem Workshop einen Telefonanruf mit Innsbrucker Vorwahl. Im Telefonat werden individuelle Fahreigenschaften abgeklärt – die Form, die Länge oder die Taillierung sowie der Vorspann sind entscheidende Einsatzfaktoren.

DAS HERZ JEDES SKIS: EIN ESCHENHOLZKERN

Zwei Wochen später warten dann ein vorgeschchnittener Belag, ein Holzkern und die entsprechende Laminierform auf die Handwerk-Novizen. Der erste Schritt: Mit kleinen Malerrollen wird auf den Belag ein grünliches Epoxidharz aufgetragen. Auf den noch feuchten Epoxidharz kommt eine Fiberglass-Matte. Dann folgt das Wichtigste: der Kern. Es wird ausschließlich Eschenholz verwendet. „Esche ist perfekt. Es zieht wenig Feuchtigkeit und seine Fasernlänge erzeugt die beste Fahrperformance“, sagt Freymann. Je nach Fahrverhalten folgen dann weitere Schichten Epoxidharz, bevor ein wichtiges Detail aufgelegt wird: das Top-Sheet. Die oberste ►

MEILENSTEINE IM ALPINEN SKISPORT

8300 v. Chr.

In Russland gefundene Fragmente bezeugen, dass Jäger schon vor mehr als 10.000 Jahren auf Ski unterwegs waren

5200 v. Chr.

Im Jahr 1924 entdecken Archäologen im schwedischen Ort Kalvträsk den wohl ältesten, komplett erhaltenen Ski

17. Jh. n. Chr.

Historischen Berichten zufolge messen sich Norweger in ersten Skirennen miteinander

1868

Dank seiner neuen Seilzugbindung revolutioniert der Norweger Sondre Norheim die Skilauftechnik: Der Telemark ist geboren

1893

Der Norweger H. M. Christiansen baut den ersten Ski in Verbundweise. Dieser besteht aus einem zweilagigen Holzlaminat

1888

Auf Skiern überquert der Polarforscher Fridtjof Nansen das Grönländische Inlandeis

1901

Sechs Skifreunde gründen den Skiclub Arlberg – die Geburtsstunde des alpinen Skisports

1926

Der Österreicher Rudolf Lettner meldet die ersten Skikanten aus Stahl zum Patent an

1944

Die französische Skimarke Dynamic Skis verwendet zum ersten Mal einen Kunststoffbelag namens Cellulix für ihren Ski

1952

Der Berliner Hannes Marker bringt die erste Sicherheitsbindung auf den Markt

1957

Der Amerikaner Robert „Bob“ Lange experimentiert mit den ersten kunststoffverstärkten Skischuhen

1959

Franz Kneissl präsentiert den ersten Ski aus Epoxy-Kunstharz

1970

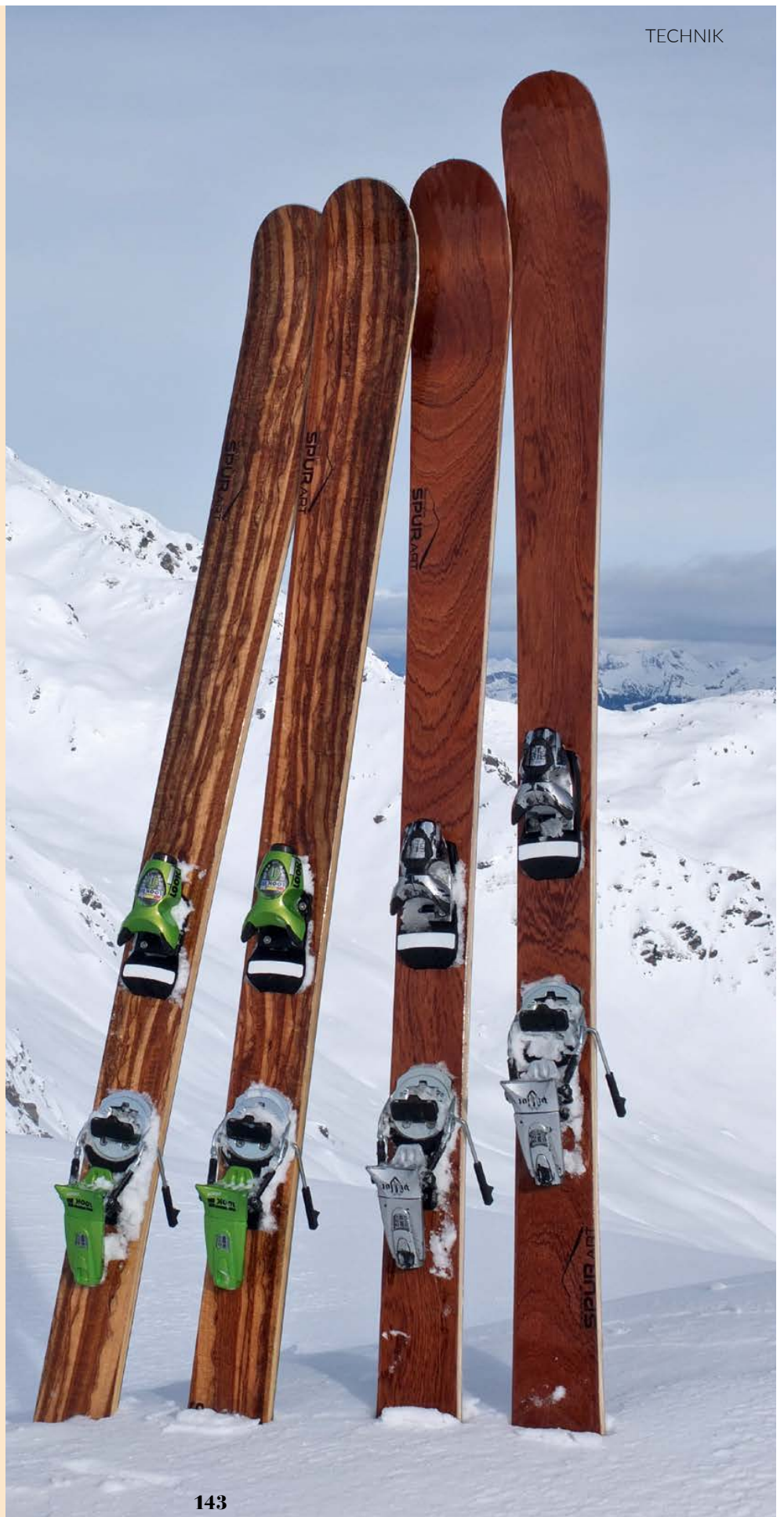
Der Salzburger Designer Georg Ehrschwendner entwirft für Tiefschneeabfahrten den ersten Freeride-Ski – extrabreit und kürzer als normal

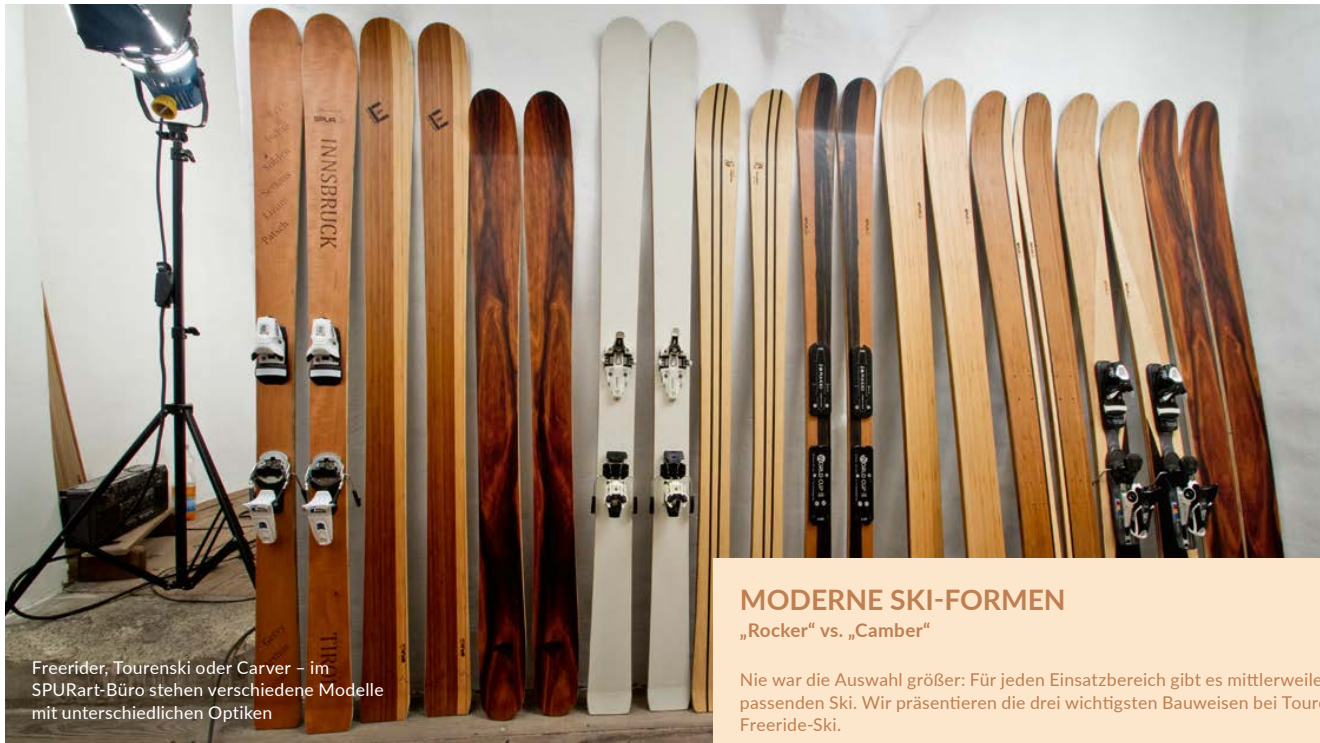
1977

Der US-Amerikaner Jake Burton produziert die erste Kleinserie von Snowboards

1989

Der Österreicher Reinhard Fischer sägt ein Snowboard der Länge nach in zwei Teile, um so die extreme Taillierung nutzen zu können. Der Carving-Ski ist geboren





Freerider, Tourenski oder Carver – im SPURart-Büro stehen verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Optiken

Lage entscheidet über das Aussehen, gibt jedem Ski sein einmaliges Design. Die Auswahl ist fast grenzenlos. Von vorgefertigten Holzfuernieren bis hin zu Einlegarbeiten oder gar aufwendigen, selbst gestalteten Logos – dank Laserdruck ist fast alles möglich. „Das Design ist mit das Wichtigste“, so der Werkstatt-Chef. Für rund 90 Prozent seiner Kunden ist das individuelle Aussehen ihrer Ski oder Snowboards ausschlaggebend für die Teilnahme an dem Workshop. Aber immer wieder gibt es auch Sonderwünsche. Der Traumski eines Kunden: ein Atomic Micron. Doch der Allrounder wird nicht mehr verkauft. Also hat er ihn sich mit Hilfe der Innsbrucker nachgebaut.

VAKUUMVERPACKT UND AB IN DEN SPEZIALOFEN

„Jetzt geht es erst einmal ab in die Sauna“, so Freymann scherzhaft. Vorsichtig werden die Rohlinge in einem Plastiksack verstaut, anschließend wird die Luft bis zu einem Unterdruck von fünf bis sechs Tonnen abgesaugt. Über Nacht härten die Unikate in einem Spezialofen aus. Bei konstant 60 Grad Celsius. Am nächsten Morgen ist Feinarbeit gefragt: Die gewünschte Form wird mit der Stichsäge ausgesägt, die Oberflächen werden mit der Hand abgeschliffen, die Bindungslöcher gebohrt. Das Finish mit Belag- und Kantenschleifen und Bindungsmontage erfolgt dann unter der Woche durch die SPURart-Mitarbeiter. Die fertigen Ski werden dann verschickt oder können in der Höttinger Gasse abgeholt werden. Und manchmal bleibt es nicht bei einem Paar. Nigel King: „Meine Skier kommen in Neuseeland gut an. Wenn ich das nächste Mal nach Europa komme, baue ich mir weitere Ski.“ ■

spurart.at

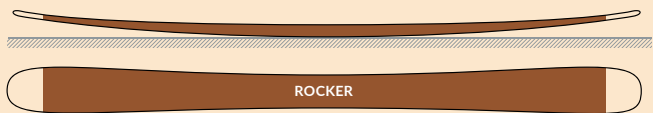
MODERNE SKI-FORMEN

„Rocker“ vs. „Camber“

Nie war die Auswahl größer: Für jeden Einsatzbereich gibt es mittlerweile den passenden Ski. Wir präsentieren die drei wichtigsten Bauweisen bei Touren- und Freeride-Ski.

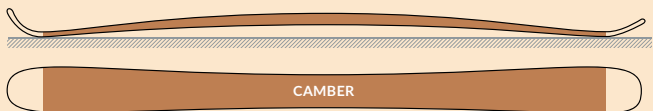
„Full Rocker“

Diesen Ski erkennt man auf den ersten Blick: Breiter und mit aufgebogener Nase und Tail sind sie ideal für Sprünge und Slides im Snowpark oder für Tiefschnee-Action. Da ein Rocker-Ski über keine Vorspannung (Camber) verfügt, ist der Kontaktpunkt zum Schnee deutlich in die Skimitte verlagert. Diese hat auch unbelastet immer Schneekontakt. Durch diese Bauweise sinkt der Rocker weniger im Tiefschnee ein.



„Camber“

Der klassische Alpinski mit einer Vorspannung, welche die Kontaktpunkte auf Skivorderteil und -hinterteil verlagert. Dadurch hat der unbelastete Camber-Ski in seiner Mitte einige Millimeter Luft zum Boden. Diese Bauweise hält auch auf harten und eisigen Pisten die Spur.



„Tip & Tail Rocker“

Wie der Name schon vermuten lässt, sind bei dieser Bauweise sowohl Skispitze und -ende aufgebogen. Allerdings verfügt diese Konstruktion in der Mitte über eine Vorspannung. Quasi die eierlegende Wollmilchsau sowohl für die Piste als auch im Powder.

