

Zeitschrift: Jugend und Sport : Fachzeitschrift für Leibesübungen der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen
Herausgeber: Eidgenössische Turn- und Sportschule Magglingen
Band: 30 (1973)
Heft: 11

Artikel: Ski total
Autor: Kolb, Christof
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-994885>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ski total

Christof Kolb

Wer kennt ihn nicht, den Film, der während vieler Jahre in unseren Leiterkursen gezeigt wurde? Heute ist er leicht angegraut, ohne aber an Aktualität eingebüsst zu haben. Ein Widerspruch? Keineswegs. Ski ist nur noch totaler geworden.

Auf der Leinwand konnten wir sehen, welchen physischen und psychischen Belastungen die Skirennfahrer ausgesetzt sind, was zu unternehmen ist, um diese Belastungen auszuhalten, welche Folgen eine schwache Stelle im Ski total haben kann. Was nun der Film nicht zeigte, noch nicht zeigen konnte, sind die (Fehl)-Entwicklungen im Ausrüstungssektor.

Am Skisport kann man Geld verdienen. Das haben leider zu viele Leute gemerkt. Solange es sich um Fachleute handelt, die gute Ware zum guten Preis anbieten, soll dem nichts im Wege stehen. Wenn aber Marktforscher auf den Plan treten, den Markt wissenschaftlich durchkämmen, Werbeagenturen auf nichtsahnende Skifahrer loslassen, und das alles nur des Umsatzes wegen, so ist der Krug auf dem besten Wege zum Brunnen...

Kürzlich habe ich Artikel gelesen mit folgenden Überschriften: «Marktbelebende Neuheiten gesucht», «Die richtige Würze finden», «Wirtschaftlicher künstlicher Schnee».

Wenn auch die Titel marktschreierender tönen, als die Inhalte der Artikel wirklich sind, so packte mich doch ein gewisses Unbehagen: Der Skifahrer wird manipuliert.

So erscheint es durch die Brille des Durchschnittverbraucher. Sündenböcke sind die Geschäftsleute. Diese aber drehen den Spieß um und sagen zu Recht: Wir machen, was die Skifahrer verlangen. Dass die Impulse nicht von den unbekannteren Anfängern ausgehen, ist verständlich. Gute Skifahrer, Skilehrer, Rennfahrer sind meist Ursprung vieler Marktangebote.

Leider (oder zum Glück?) setzt sich das skifahrende Volk aus vielen schlechten und mittleren Fahrern und nur wenigen Könnern zusammen. Was aber in den Geschäften verkauft wird, ist eigentlich für die wenigen Könner bestimmt. Kaufen werden es aber die vielen Anfänger. Sie identifizieren sich dann mit ihrem Skilehrer, mit Schranz, Killy oder Russi. Nur was diese an Füßen, Händen oder am Kopf tragen, ist für den Käufer gut genug. Und das ist... schon falsch.

Aber, me häts und vermags. Weil nun das Erworbene selten nur als Souvenir über dem Bett aufgehängt wird, kommt das Unglück mit dem ersten Gebrauch: Man verpasst das Bähnli, weil die Schuhe nur zum Abfahren auf den Ski taugen, eine normale Fortbewegung gestatten sie nicht.

Ist man endlich bei der Bergstation angelangt, kann man die Handschuhe nicht aufheben, die auf dem Boden liegen. Die Hosen sind zu eng, um sich bücken zu können. Das «Anklicken» der Ski stellt dieses Problem nicht, das erfolgt heute im hohlen Kreuz. Die Fahrt kann beginnen.

Das windschlüpfrige Renndress erlaubt höchste Geschwindigkeit, auch nach dem Sturz, bei dem die Bindung die Schuhe freigegeben hat. Es gibt ein Duell. Wer ist zuerst im Tal, der Fahrer oder der Ski? Schliesslich hatte damals Collombin auch keine Fangriemen resp. Ski-Stopper.

Der Fahrer kann ruhig bleiben, er trägt ja einen Sturzhelm. Und die Ski gehen auch nicht kaputt. Sie seien aus praktisch bruchsicherem Fiberglas, steht im Prospekt...

Der gewissenhafte Leiter wird sich bemühen, seine Schüler vernünftig zu beraten, denn es ist nicht nur dumm und teuer, sich als Anfänger mit Rennfahrerartikeln auszurüsten, sondern auch höchst gefährlich. Ich versuche, die Probleme und das Angebot auf verschiedenen Ausrüstungssektoren zu skizzieren.

Ski

Längst ist die Zeit vorbei, wo ein begabter Schreiner aus einem Stück Eschen- oder Hickoryholz in mühsamer Arbeit ein Einzelpaar Ski herstellte.

Heute ist es der Chemiker, der zusammen mit dem Physiker und Techniker für den Aufbau der Ski verantwortlich ist. Auch der letzte Rest Holz, der heute noch in preisgünstigen Modellen als Füllmaterial dient, wird bald verschwinden. Die neuen Modelle werden beispielsweise so angekündigt: «XYZ Nationalteam Royal Edge Super.» Neuer Kantenquerschnitt der rostfreien Royal Edge Super, neuer Duro-intergral-Glas-schaumkern, vier hochfeste Lamine, neuer rot/weiss/roter Rennbelag mit Transparent-Wachsaufgabe, neue Seitenform und entsprechende Steifigkeitsverteilung.

Wer kann mit einer solchen Beschreibung etwas anfangen? Ganz sicher nicht der Käufer! Vielleicht ist es auch nur Selbstbefriedigung. Oder will man der Konkurrenz Eindruck machen? So wie heute Ski gekauft und verkauft werden, werden weder Käufer noch Verkäufer ein gutes Gewissen haben.

Der beste Skiverkäufer wird nicht in der Lage sein, alle Modelle in allen ihren Eigenschaften so genau zu kennen, dass er den Käufer lückenlos beraten kann. Viele Modelle hat er zwar selbst ausprobiert. Die kann er beurteilen, aber leider nur von seinem Standpunkt aus, mit seinem Gewicht, seiner Kraft, seiner Art, Ski zu fahren. Und die kann er dem Kunden nicht auch noch aufzwingen.

Die Beratung durch einen Fachmann ist aber nötig, um nicht einen totalen Unsinn zu kaufen. Ich finde es grotesk, wenn Ski im Warenhaus gekauft werden, weil sie dort etwas billiger sind. Man verzichtet auf seriöse Beratung und ist dann auf der Piste todunglücklich mit seinem Kauf, vom erhöhten Unfallrisiko ganz zu schweigen.

Wohl sind einige Skifirmen dazu übergegangen, ihre verschiedenen Modelle ganz bestimmten Fahrerkategorien zuzuordnen. Aber das steht leider nur im Prospekt.

Eine gute Lösung scheint mir dann gefunden zu sein, wenn auf jedem Ski Eignung und Eigenschaften aufgedruckt sind. Das käme etwa einem Kompass im Urwald gleich. Ich frage mich, warum die Skifabrikanten dies nicht schon lange getan haben.

Wer kauft heute ein Auto, ohne es vorher probegefahren zu haben? Mit diesem Dienst am Kunden haben einige Skigeschäfte mit ihren «Fahrzeugen» gute Erfahrungen gemacht. Durchwegs zufriedene Kunden!

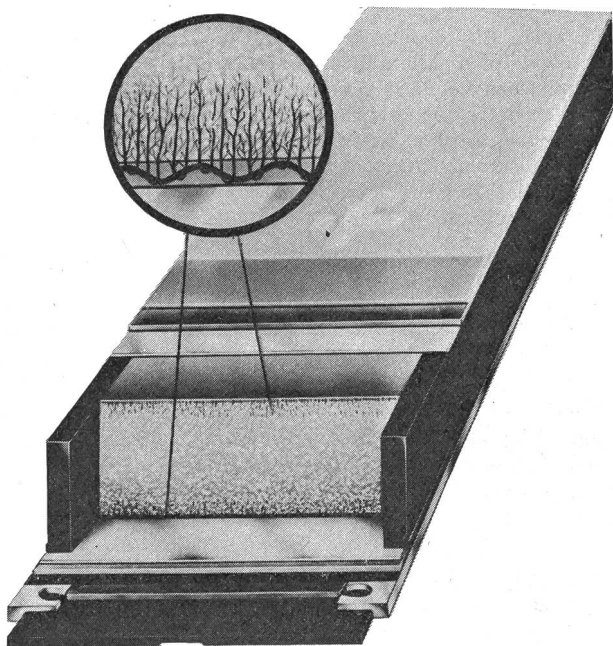
Leider sind die Gelegenheiten für einen gewöhnlichen Kunden noch selten, mehrere Modelle ausprobieren zu können, um dann die Wahl für den Kauf zu treffen, aber ich bin überzeugt, dass immer mehr Geschäfte, die sich wirklich um den Kunden bemühen, diesen Weg einschlagen werden.

Ein weiterer Punkt, der beim Skikauf beachtet werden muss: die Objektivität und die Ehrlichkeit gegenüber sich selbst.

Die Ski werden für ganz bestimmte Einsätze und Anforderungen gebaut. Auch hier soll der Vergleich mit dem Auto erhalten: Ein Formel-I-Wagen ist für einige wenige Spezialisten gebaut, ein Privater wird praktisch nie eine solche Maschine fahren können. Sie werden an F-I-Rennen eingesetzt, und nicht für Einkäufe in der Stadt. Umgekehrt wird das Einkaufswägelchen nicht am Grand Prix von Monaco an den Start gehen. Sehr ähnlich liegt der Fall bei den Ski.

Gleiche Modelle, wie sie die Russi, Collombin und Nadin fahren, werden wir erstens kaum erhalten, und zweitens können wir sie nicht in gleicher Art fahren. Der billige Eschenski wird andererseits in keinem Welt-Cup-Rennen zu FIS-Punkten kommen, also fragen wir uns als Käufer erst einmal: was kann ich, wo will ich fahren, wie viele Wochen pro Jahr stehe ich auf den Skis, spielt der Preis eine Rolle? Erst die ehrlichen Antworten auf diese Fragen lassen einen sinnvollen Kauf zu, schränkt den Kreis der möglichen Modelle auf ein Mass ein, das eine Auswahl und einen Vergleich möglich werden lässt. Einen Tip möchte ich den um Rat, resp. Ski Suchenden noch geben: Alle Skihersteller bringen jedes Jahr neue Modelle auf den Markt. Von den letztjährigen Modellen wurden noch nicht alle verkauft — oder es gibt sogenannte Auslaufmodelle — da lohnt es sich ganz bestimmt, einmal nicht mit dem allerneuesten Ski mit Pop-Dekor am Skilift zu stehen, sondern mit dem qualitativ genau gleich guten, aber vielleicht zurückhaltender aufgemachten, dafür nur halb so teuren letztjährigen Ski auf den Schnee zu gehen.

Moderne Konstruktion:
Verarbeitung von Metall,
Fiberglas und Schaumstoff



Schuhe

Seitdem uns die TV-Bilder von Astronauten vermittelt, glauben Skischuh-, Bekleidungs-, Helm- und Brillenhersteller, sie seien nur dann konkurrenzfähig, wenn ihre Produkte in irgend einer Form mit der Mondfahrt in Verbindung gebracht werden. So heissen die Schuhe z. B. Astro, oder Apollo.

Dass nicht alles gut ist, was astronautisch klingt, habe ich an den eigenen Füessen erfahren. Vielleicht hat der gleiche Schuh den bekannten Journalisten Martin Mayer dazu bewogen, den mit «Höchststrafe» betitelten Artikel zu schreiben: «Die grössten Sorgen bereiten uns die modernen Skischuhe. Nahezu alle blockieren das

Knöchelgelenk. Hüfte, Knie und Knöchel sind die drei Gelenke, deren Zusammenspiel den Skilauf steuert. Eines ausgeschaltet, und der Mechanismus funktioniert falsch. Die Schwungtechnik verändert sich, das Kniegelenk reagiert anders, das Hüftgelenk gleicht anders aus. Höchststrafe für die Erzeuger dieser Schuhe: Einen Winter lang selbst darin fahren!»

So und ähnlich haben wir alle auch schon gewettert. Wir haben mehrere Entwicklungsphasen im Skischuhbau mitgemacht. Für mich war am Anfang der Wunderschuh, dem ein grossköpfiger Nagel von hinten in den Absatz geschlagen wurde. So konnte der Bügel nicht herunterrutschen, wenn das Lederzeug der Bindung nass wurde.

Mit diesen Schuhen konnte auch der Berg zu Fuss bestiegen werden, wenn die befellten Ski ausgezogen und im Schnee eingesteckt wurden. Wie bei den Ski geht die Tendenz heute beim Skischuhbau eindeutig Richtung Kunststoff, und weil Skirennfahrer in den letzten Jahren ihre Erfolge mit Schalenmodellen aus einem Stück geholt haben, glauben 80 Prozent der Auchskifahrer, sie müssen die gleichen Modelle tragen, wie die Mitglieder der A-Mannschaft. Den restlichen 20 Prozent fehlt vielleicht das Geld zum Kauf, oder sie sind intelligent genug, diese Dummheit nicht mitzumachen. Nach dem Studium der diesjährigen Modelle kann ich zwar feststellen, dass die Schuhfabrikanten die Wehklagen der Skifahrer gehört haben, und jetzt vermehrt Schuhe anbieten, die für sie funktionell gebaut sind und einen gewissen Tragkomfort bieten durch Ausschäumen oder eine plastische Masse. In der untern Preisklasse gibt es meistens plastifizierte Lederschuhe. Sie erfüllen ihren Zweck auch für gute Skifahrer, weil sie ziemlich steif sind und ihre Form behalten, gleichzeitig aber eine Vor- Rückbewegung des Schienbeines erlauben. Sie haben meistens einen tiefen Einschnitt im Schaft, der Richtung Knöchel läuft. Ist ein gleich geformter Schuh aber ganz aus Kunststoff, so ist er meist viel teurer und für den Durchschnittsfahrer unbrauchbar, weil er sich nur für Rennen eignet. Die Beweglichkeit im Fussgelenk ist praktisch ganz aufgehoben. Damit abzufahren, ist mit Einschränkungen möglich (Schlagwellen machen sich schmerzhaft am Schienbein bemerkbar, Schuhrandfrakturen können eher vorkommen, ideale Stellung auf dem Ski wird erschwert), darin längere Zeit zu stehen, wird zur Qual, und wer damit einige Schritte gehen will, wirkt komischer als ein Sträfling mit der Eisenkugel am Fuss. Auf diesen Vergleich hat mich ein Freund gebracht, der bei der Ankunft eines Cars voll Skifahrer bemerkte: «Jetzt bringen sie wieder ein Schiff voll Zuchthäuser!»

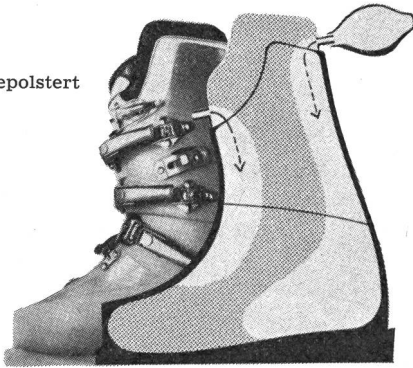
Mildernde Umstände kann man jenen Kunststoffschuhen zugestehen, die mit Scharnieren in der Knöchelgegend ausgerüstet sind. Sie sind also zweiteilig und derart beweglich, wie es der Skilauf verlangt, und übertragen dennoch die Kräfte, vom Körper ausgehend, gut genug auf die Skispitzen, resp. -enden. Damit wären wir beim Highback, oder Spoiler. Die neue Technik verlangt ihn, er ist sogar schon bei Kinderschuhen angedeutet. Zweifellos überträgt er die Rücklage des Körpers besser auf die Ski, je höher er ist. Aber auch hier bestehen Grenzen, die von den Hebelgesetzen bestimmt sind. Sicher ist ein hoher Spoiler bei unbeweglichem Schaft (ohne Gelenk) sehr unangenehm und dem Nichtrennfahrer kaum zu empfehlen, während ein hoher Spoiler bei beweglichem Schaft vorteilhaft ist. Die Standfestigkeit nach rückwärts wird damit entscheidend verbessert und auch die Möglichkeit der Entlastung der Skispitzen.

Ob Flo, Schaum oder die Kombination von beiden (sogar Luftpolsterung tritt vereinzelt auf), ist von den Füessen abhängig, die damit eingeschlossen werden. Wer normale Füesse hat, wird mit der Flo-Polsterung auskommen, wer Ueberbeine oder sonst schlecht ge-

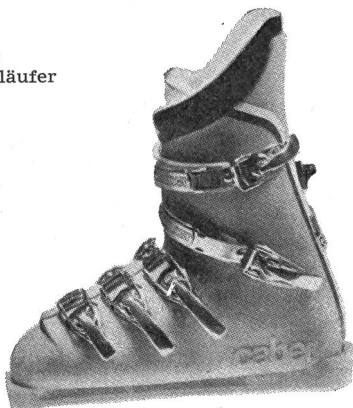
formte Füsse hat, wird zum geschäumten Schuh greifen müssen. Mir ist aufgefallen, dass mein geschäumter Schuh nach zwei Jahren Gebrauch «grösser» geworden ist, dass ich nicht mehr mit dünnen Nylonsocken fahren kann. Ob diese Feststellung verallgemeinert werden darf, weiss ich nicht, es ist auch möglich, dass andere Schäumverfahren diesen Nachteil nicht aufweisen.



Gut: mit Gelenk



Mit Luft gepolstert



Ohne Gelenk:
Nur für Rennläufer

Bindungen

Erst eine sichere Verbindung von Schuh und Ski erlaubt eine präzise Kraftübertragung. Nachdem sich heute allgemein die Auslösebindung durchgesetzt hat, fragt sich nur noch, welche ist die funktionssicherste?

Bei den Ski und den Skischuhen ist die Differenz von Tauglichkeit für Rennfahrer zu Normalverbraucher viel grösser als bei den Bindungen. Der Rennfahrer hat nicht unbedingt bruchsicere Knochen, als der Sonntagsfahrer, also muss bei beiden bei entsprechenden Scher- oder Torsionskräften die Bindung den Schuh freigeben. Hier dürfen endlich alle Fahrer, ob Spezialist oder Anfänger, die gleichen Modelle fahren.

Der Bindungsmonteur wird die Auslösehärte aufgrund der Knochenstärke, des Alters, der Fahrgewohnheiten und vielleicht noch anderen Faktoren auf der Maschine optimal einstellen, und an dieser Einstellung darf nichts mehr geändert werden.

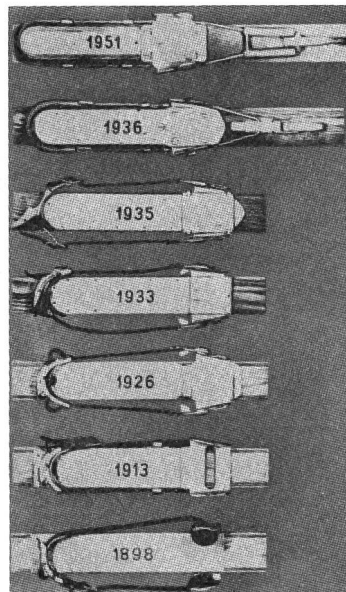
Es ist stumpfsinnig, wenn man beim Tiefschneefahren «3 Zacken mehr anzieht», als auf der Piste. Ist das nötig, so war eben die Einstellung auf der Piste zu schwach (oder wird im Tiefschnee der Knochen stärker?).

Sehr viele Bindungen werden seit einigen Jahren von der BfU (Schweiz) und dem TÜF/IAS (Deutschland) getestet. Erfüllen die geprüften Modelle die festgelegten Normen, so werden sie mit einem Gütezeichen versehen, das sie als gebrauchstüchtig und empfehlenswert stempelt. Wer sich eine neue Bindung erstehen will, achte also darauf, ob sie mit dem betreffenden Stempel ausgezeichnet ist.

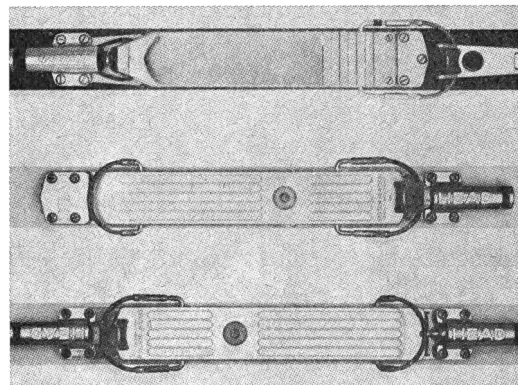
Wenn auch die Mehrzahl der Bindungen sich nur für die Abfahrt eignet, so gibt es doch einige funktionstüchtige Modelle, mit denen man auch aufsteigen kann.

Wer sich für eine solche Ausführung interessiert, lässt sich ab besten vom erfahrenen Touristen beraten, denn nicht alle Modelle sind in der Praxis schnell und einfach zu bedienen.

Nicht bedenkenlos dürfen Köpfe und Fersenautomaten verschiedener Fabrikate miteinander kombiniert werden. Meistens verlangen die Köpfe einen ganz bestimmten Anpressdruck, der natürlich vom Fersenautomaten der gleichen Marke am genauesten erzielt wird. Auch hier können die Testversuche der BfU Auskunft geben.



Beispiele aus der Produktion des Hauses Geze zwischen 1898 und 1951. Diese Modelle gehören heute zu dem äusserst informativen und dekorativen Geze-Bindungsmuseum in Leonberg.



Liste der mit dem BfU-Gütezeichen versehenen Bindungen; Stand 1. Oktober 1973

| Modelle für Erwachsene | Gesamtbindung und/oder Einzelteil | Gütezeichennummer | |
|---|-----------------------------------|-------------------|----|
| GERTSCH HEAD XD | Gesamtbindung | 108 | G |
| GEZE Top Light, Top Light S, Top Light L | Sicherheitsbacken | 116 | G |
| GEZE Top Standard, Top Standard S | Sicherheitsbacken | 116 | G |
| GEZE Step Light | Fersenautomat | 117 | GE |
| GEZE Step Standard, Step Standard S | Fersenautomaten | 117 | GE |
| GEZE Step Master, Step Master S und L | Fersenautomaten | 111 | GE |
| GEZE Step V | Fersenautomat | 118 | GE |
| GEZE Top Jet | Sicherheitsbacke | 122 | GE |
| GEZE Step Jet | Fersenautomat | 123 | GE |
| HUBER 315 | Sicherheitsbacke | 135 | G |
| HUBER 155 De Luxe | Fersenautomat | 135 | GE |
| LOOK NEVADA N II | Sicherheitsbacke | 115 | G |
| LOOK NEVADA N T | Sicherheitsbacke | 128 | GE |
| LOOK NEVADA N 17 | Fersenautomat | 113 | GE |
| LOOK NEVADA Nevatic | Fersenautomat | 114 | G |
| MARKER Simplex Super | Sicherheitsbacke | 106 | G |
| MARKER Rotamat FD | Fersenautomat | 106 | GE |
| MARKER M 4 | Sicherheitsbacke | 119 | GE |
| MARKER Rotamat TR (zum Gehen geeignet) | Fersenautomat | 120 | GE |
| MARKER M 3 | Sicherheitsbacke | 133 | GE |
| MARKER M 33 | Fersenautomat | 133 | G |
| RAMY R1 Equipe | Fersenautomat | 132 | G |
| RAMY R16 Tricolor | Sicherheitsbacke | 132 | GE |
| SALOMON S404 | Sicherheitsbacke | 104 | GE |
| SALOMON S404 | Fersenautomat | 104 | GE |
| SALOMON S502 | Sicherheitsbacke | 103 | GE |
| SALOMON S502 | Fersenautomat | 103 | GE |
| SALOMON S505 | Sicherheitsbacke | 109 | GE |
| SALOMON S505 | Fersenautomat | 109 | GE |
| SALOMON S444 | Sicherheitsbacke | 121 | GE |
| SALOMON S444 | Fersenautomat | 121 | GE |
| SU-matic GTA | Sicherheitsbacke | 124 | GE |
| SU-matic Champion (zum Gehen geeignet) | Fersenautomat | 101 | GE |
| SU-matic Swing | Fersenautomat | 102 | GE |
| TYROLIA 2000 (auch mit Rolldisk) | Sicherheitsbacke | 107 | GE |
| TYROLIA Rocket 100 (auch mit Rolldisk) | Sicherheitsbacke | 110 | GE |
| TYROLIA Clix 120 (Clix 100) | Fersenautomat | 125 | GE |
| TYROLIA Rocket 190 (auch mit Rolldisk) | Sicherheitsbacke | 130 | G |
| TYROLIA Super Clix 190 (Super Clix 900) | Fersenautomat | 112 | GE |
| TYROLIA Rocket RDX | Sicherheitsbacke | 131 | G |
| TYROLIA Clix Diagonal | Fersenautomat | 131 | GE |
| Modelle für Kinder und Jugendliche | | | |
| GEZE Top Light Junior I und II | Sicherheitsbacken | 126 | G |
| GEZE Top Junior | Sicherheitsbacke | 126 | G |
| GEZE Step Master Junior | Fersenautomat | 127 | G |
| GEZE Step Junior, Step Junior S | Fersenautomaten | 127 | G |
| LOOK N 55 | Sicherheitsbacke | 136 | G |
| LOOK Nevadakid | Fersenautomat | 136 | G |
| MARKER M 1 | Sicherheitsbacke | 134 | G |
| MARKER M 11 | Fersenautomat | 134 | G |

Art der Gütezeichen

GE = Für Kombinationen mit markeneigenen und -fremden Einzelteilen geeignet.

G = Untrennbare Gesamtbindung oder Einzelteil, der nicht mit markenfremden Zusatzteilen kombinierbar ist.

Stöcke

Es vergeht kaum ein Skirennen, wo nicht ein Fahrer mit gebrochenem Stock im Ziel ankommt, oder deswegen eben nicht ankommt.

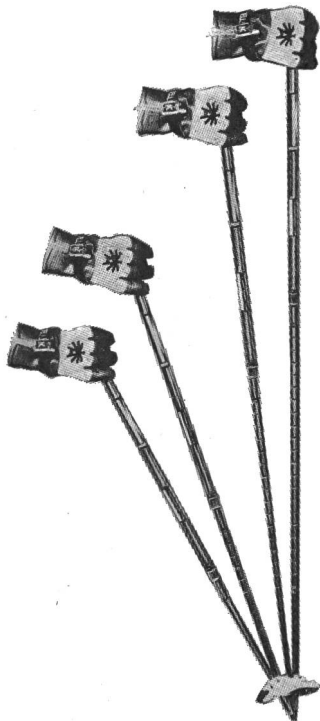
Der Stockbruch war noch vor wenigen Jahren viel seltener, das weist darauf hin, dass heute die Stöcke schwächer oder die Belastungen stärker geworden sind. Natürlich versucht man durch Reduzierung des Gewichts den Stock so leicht als möglich zu machen. Der Stock wird aber heute in verstärktem Mass zur Schwungauslösung gebraucht und oft wirkt die ganze Fahrwucht auf ihn. Wenn in diesem Moment noch eine andere Wirkung dazu kommt, z. B. Kantenschlag, so ist die Bruchgrenze überschritten. Dieses Risiko wird aber eingegangen, und so bleibt es bei den leichten, aber heiklen Stöcken.

Die Preisunterschiede liegen in der Verwendung von verschiedenem Material für Rohr, Teller und Griff. Federnde Spitzen versprechen gute Griffigkeit und Sicherheit, ebenso Schlaufen, die ausreissen, wenn der Stock einmal hängen bleibt.

Die neuesten Modelle lassen sich dank der teleskopartigen Längenverstellbarkeit für Langlauf, Skitour, Sonntagsskifahren oder Slalom verwenden. Hier besteht also eine Möglichkeit, sein Wintersportbudget etwas zu kürzen.



Neu auf dem Skistocksektor ist dieser «Super-Jet»-Griff, der statt der herkömmlichen Schlaufe ein mit Druckknöpfen verstellbares Armband aus Kunststoff aufweist.



Durch ein völlig neuartiges und in seiner Art revolutionarisches Verstellsystem lässt sich der neue «Komperdell-Total-Pole-Sicherheitsskistock» in seiner Länge von 90 bis 150 cm variieren.

Bekleidung

Die Bekleidung ist auch beim Skifahren so sehr der Mode unterworfen, dass ich mich nicht wage, das eine als gut, und das andere als schlecht zu bezeichnen. Generell aber darf doch festgehalten werden, dass die Gefährlichkeit der glatten Nylonstoffe für Jacken und

Hosen auch von der Bekleidungsindustrie erkannt wurde und nun die Bezeichnung Anti-Gliss als Werbeschlag dient. Hosen werden allgemein über den Schuhschaft getragen, ein Reissverschluss liegt hinten, eine Aussparung für die oberste Schnalle hält gleichzeitig die Hose fest. Auf diese Lösung ist man gekommen, weil bei alten Keilhosen mit neuen Kunststoffschuhen die Druckstellen in der Knöchelgegend zu häufig auftraten.

Schnelle Combis sind für Rennfahrer unentbehrlich. Für uns sind sie aber unpraktisch. Wie oft kommt es vor, dass man während der Schulung in der Abfahrt einen günstigen Geländeabschnitt für eine bestimmte Übung findet, wo man üben kann, und zum Schwitzen kommt, wenn nicht die Jacke oder der Pullover ausgezogen werden kann.



Zubehör und Auswüchse

Die Rennfahrer verzichteten als erste auf den Gebrauch von *Fangriemen*. Bei ihren hohen Geschwindigkeiten kann ein im Sturz nachgeschleppter und herumwirbelnder Ski gewiss schwere Verletzungen verursachen. Da aber auf den überbevölkerten Pisten von Sonntagsfahrern niemals ähnlich hohe Geschwindigkeiten erreicht werden und ein herrenlos gewordener Ski unbeteiligte Dritte verletzen könnte, darf hier der Fangriemen nicht weggelassen werden (Haftpflicht!).

Allerdings existieren bereits Konstruktionen, die alle Vorteile, nicht aber die Nachteile des Fangriemens aufweisen: Die *Skistopper*. Bekannt sind mir drei Modelle, die alle mit der gleichen Absicht konstruiert wurden, nämlich den Schuh bei der Bindungsauslösung vollständig freizugeben und den Ski, ähnlich einer Bremse beim Bobsleigh, zum Stehen bringen. Also keine Gefahr für Drittpersonen und für den Fahrer! Es ist aber anzunehmen, dass nicht alle Skifahrer bereit sind, den Betrag von 45 Franken auszuliegen und deshalb ganz auf diese Sicherheitseinrichtung verzichten.

Weniger notwendig scheinen mir die Parablocks zu sein. Die Masse der Skifahrer liess sich von den wenigen Rennfahrern, die diese trapezförmigen Gebilde hinter der Skispitze angeklebt zur Schau tragen, nicht beeindrucken. Auch die Argumente, mit denen die Hersteller operieren, sind zu wenig stichhaltig, um als Trumpf zu gelten.

Zu den folgenden illustrierten Auswüchsen wollen Sie bitte den Kommentar selbst geben.

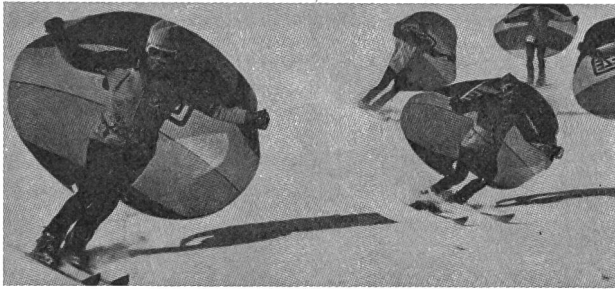


Die Fahrer sehen aus wie Wesen von einem andern Stern.

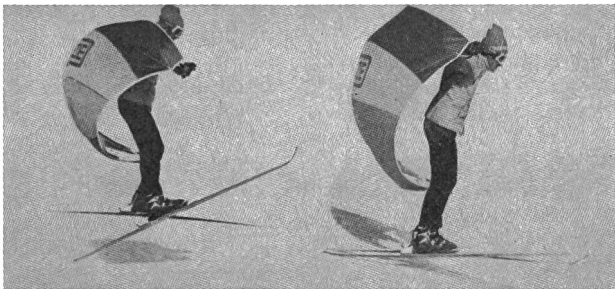
Skisegel mit Fallschirmeffekt

Première im Januar 1973 in Oberammergau. Idee: Spass ohne Risiko. Das Segel ermöglicht Abfahrten auf steilsten Hängen oder schwierigsten Verhältnissen in der Fallinie. Aufgabe des Segels (Spinnaker):

1. Bremsung der Geschwindigkeit
2. Erzeugung von Auftrieb zur Entlastung der Beine.



Die Probefahrten auf der Zugspitze scheinen sichtlich Vergnügen zu bereiten. Wer die Technik mit dem Segel erst einmal beherrscht, hat hiermit viel Gaudi und eine echte Abwechslung vom «Skialltag».



Gewagte Sprünge sollten sich allerdings nur geübte Skiläufer zutrauen. Nach entsprechender Übung machen «kleine Ausflüge» über die Piste natürlich viel Spass und sind eine Mordsschau. (Werksfoto Geze)

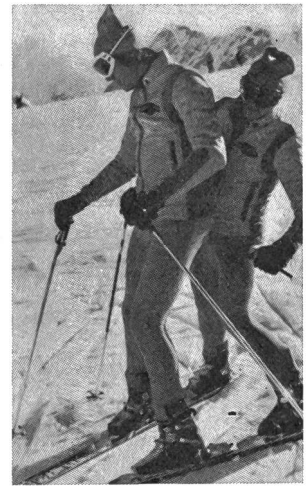
Mit diesem drachenförmigen Gerät können Höhen bis 100 m erreicht werden, das bestätigen die Gebrüder Garhammer, sonst als Ski-Clowns bekannt (Fuzzi!). Der Start erfolgt auf Ski in schneller Falllinienfahrt, bis die Abhebegeschwindigkeit erreicht ist. Gesteuert wird mit Gewichtsverlagerung. In Amerika soll es bereits Schulen geben, wo das Skidrachenfliegen erlernt werden kann.



Zu den Attraktionen des Race-Camp 73 gehörte auch das Drachenfliegen der Gebrüder Garhammer.

Nationalmannschaften, aber auch exklusive Skischulen, verwenden Empfänger, die im Brillengestell eingebaut sind, damit dem Schüler sofortige Korrekturen übermittelt werden können. Natürlich kann auch Musik zum Rhythmisieren der Schwünge gesendet werden!

Nach dem Monoski der Tandemski!



Ski total — wenn die Entwicklung des alpinen Skifahrens im gleichen Stil weitergeht, so wird der Langlauf viele neue Freunde gewinnen!

(Die Abbildungen stammen aus Sport+Mode, 1973, Nrn. 1, 2, 3, 4, 6, 7; Eurosport+Freizeitwoche, 1973, Nr. 10.)