



Gordon A. Timpen

Longboard

Die Kunst des Asphalt surfens

Delius Klasing Verlag

[INHALT]



[07] VORWORT – GET STOKED! (GORDON A. TIMPEN)

[14] HISTORY – EIN KIND VON MOTHER SURF (MARC SCHLEMMER)

- 17 Plastikbombe
- 17 Skateboardkultur in den USA der 1970er-Jahre
- 18 Entwicklungshelfer Downhill
- 18 »Länge läuft«
- 21 La-Costa-Evolution-Programm
- 21 Technische Innovationen
- 22 Randal-Trucks
- 22 Das goldene Skateboardzeitalter
- 23 Longboarding – Gedanken zur Gegenwart
- 23 Children of Longboarding

24 Interview mit Jogi März

[27] DAS LONGBOARD (HARTMUT »HACK« OLPP)

- 28 Das erste Brett – Die Flexfrage
- 29 Der Wohlfühlfaktor

30 Das Deck

- 31 Topmount
- 31 Drop-through
- 31 Lowrider
- 32 Material
- 33 Die Wheelbase
- 34 Querschnitt des Bretts/Concave
- 35 Camber und Rocker
- 35 Nose- und Tailkicks
- 36 Flushcut-Fräsungen
- 36 Wheelwells
- 36 Griptape
- 36 Toestop

38 Achsen

- 40 Hanger
- 40 Lenkgummis/Bushings
- 45 Kingpin
- 45 Washer
- 45 Lean und Progressivität
- 45 CNC-Achsen – State of the art
- 46 Zöllige und metrische Schrauben

48 Rollen – Eine Wissenschaft für sich

- 49 Geometrie einer Rolle
- 49 Rollendurchmesser
- 50 Interne Kerengeometrie
- 50 Kugellager
- 50 Spacer
- 51 Rollenhärte

52 Protection – Schutz muss sein

- 53 Aktive Sicherheit
- 53 Passive Sicherheit

56 Interview mit Manuel Antuna

[58] FAHRTECHNIKEN (HARTMUT »HACK« OLPP)

- 60 Basic I: Bremsen
- 63 Basic II: Pushen
- 63 Pumpen
- 63 Carven
- 64 Sliden

66 Interview mit Stephen Daddow



[68] DISZIPLINEN

70 **Downhill (Hartmut »Hack« Olpp)**

- 72 Tempo machen
- 72 Verzögern
- 73 Ausrüstung
- 73 Motor der Hardware-Entwicklung
- 73 Szene
- 74 Freerides

76 **»Slalomskaten sagt dir nix?!« (Daniel Vogt)**

- 77 Renaissance einer Sportart
- 78 Technische Revolutionen
- 78 Warum ein Slalomboard keine Downhill-Planke ist
- 82 Slalomdisziplinen von eng nach weit
- 84 Events

86 **Dancen (Lasse Denker, Tricks: Hartmut »Hack« Olpp)**

- 87 Die Ursprünge
- 87 Die »Adams«
- 90 Tanzbretter
- 91 Tricks

94 **Techslide (Marcus Burzinski)**

- 95 Entwicklung einer eigenen Szene
- 95 Board und Set-up
- 96 Ausrüstung
- 96 Tricks und Moves

98 **Boardercross (Gordon A. Timpen)**

- 99 In den Kinderschuhen
- 99 No rules!
- 100 Board und Set-up

102 **Longdistance-Skating (Arne Reinisch)**

- 103 Longboard-Trekking – der Weg ist das Ziel
- 104 Technik
- 104 Material – »How low can you go?«
- 105 Das perfekte Longdistance-Board

- 105 Schutzausrüstung
- 106 Ausrüstung
- 106 »Longtracks on Skatedecks«

108 **Interview mit Yvon Labarthe**

[110] EIGENBAU (BJOERN HEKMATI)

- 112 Objekt mit Fetischpotenzial
- 112 Das eigene Brett
- 112 Entwurf – Was schwebt mir vor?
- 113 Zweck – Wofür wird das Brett gebaut?
- 113 Masze – Wie lang soll das Brett werden?
- 113 Shape – Wie soll das Brett geformt sein?
- 114 Die technischen Zwänge
- 114 Der ästhetische Anspruch
- 114 Der Kompromiss
- 114 Die dritte Dimension des Bretts
- 115 Material – Woraus wird das Brett gebaut?
- 120 Stabilität – Was muss das Brett aushalten?
- 122 Bau – Wie setzt man ein Konzept konkret um?
- 123 Gängige Pressverfahren
- 124 Fazit

130 **Interview mit Martin Siegrist**

[132] BLICK IN DIE ZUKUNFT (GORDON A. TIMPEN UND MARC SCHLEMMER)

- 132 Der Wirtschaftsfaktor
- 133 Der sportliche Faktor
- 133 Der Genussfaktor

138 **Autoren**

142 **Abbildungsnachweis**

143 **Danksagung**



Get stoked!

Longboarden – vor einigen Jahren zeichnete dieser Begriff noch Fragezeichen auf die Gesichter vieler Menschen. Einige verbanden damit vielleicht noch das Surfen auf extralangen Brettern. Dass es sich dabei auch um eine Spielart des Skateboardens handelt, wussten nur die Allerwenigsten. Dabei ist das Longboarden die Urform des Brett sports auf Asphalt. Doch viele Jahre fristeten die Enthusiasten auf den langen Brettern nur ein Nischendasein. Dennoch gab es sie, die unverzagten Rider, bei denen das »Surfen auf Asphalt« oft sogar zur Lebensphilosophie heranwuchs.

Erste Downhill-Rennen wurden noch abseits des Mainstreams ausgetragen, das Bild des Skateboardfahrens in der Öffentlichkeit bestimmten meist die Streetskater mit ihren spektakulären Sprüngen und Tricks. Longboarden blieb lange Zeit underground. Vor etwa sieben Jahren erschien das lange Brett wieder häufiger auf der Bildfläche und erfreute sich auch außerhalb des harten Kerns der Szene großer Beliebtheit. Ein wesentlicher Grund dafür war sicherlich der Fortschritt der technischen Entwicklungen: Die Achsen wurden agiler, zudem gab es Rollen, die sich für die verschiedensten Fahrstile eigneten, und auch die Bretter wurden stabiler und ergonomischer – das Longboard wurde vielseitiger.

Viele verwenden das Longboard mittlerweile als modernes und gemütliches Fortbewegungsmittel. Das Fahren auf dem langen Brett ist wesentlich einfacher zu erlernen als das Fahren auf dem Shortboard, Beginner können viel schneller Erfolge feiern. Dennoch gibt es Einiges zu beachten, wenn man mit dem Longboarden anfangen möchte. Betrachten wir doch mal die Komponenten: Immer wieder sieht man interessante Zusammenstellungen von Brettern, an denen Teile verbaut sind, die definitiv nicht zusammengehören. So werden agile Surfachsen auf dicke und knüppelharte Downhill-Planken montiert, und mit wackeligen Flexboards sollen Geschwindigkeitsrekorde

gebrochen werden. Dass durch derartige Kombis der Fahrspaß gekillt wird, bevor sich das Fahren zu einem Genuss entwickeln kann, ist kein Wunder. Doch wer einige Spielregeln beachtet, findet garantiert das richtige Board und das passende Set-up.

Dieses Buch informiert über Brettformen, Achstypen und Rollengrößen und beschreibt die verschiedenen Fahrstile und Disziplinen. Die Grundregeln der Technik und des Materials bis hin zum Eigenbau werden erläutert, und es werden viele Tipps und Tricks gegeben, wie das Wissen in der Praxis angewendet werden kann. Schließlich möchte man lange Spaß am Longboarden haben, und die eigenen Skills wollen stets weiterentwickelt werden.

Wer auf der Suche nach seinem ersten Brett ist, wird es nach der Lektüre dieses Buches sicher einfacher haben; im besten Fall ist man dann in der Lage, sich sein Board nach eigenen Wünschen zusammenzustellen.

Es gibt nicht DAS beste Brett, oder DIE beste Rolle. Wichtig ist vor allem, zu wissen, wohin die Reise gehen soll; dann entscheiden individuelle Neigungen und der persönliche Geschmack über die Auswahl der Komponenten. Eine komplette Übersicht der Hardware auf dem Markt kann niemand geben. Das ist auch gar nicht unsere Absicht, vielmehr möchten wir den geneigten Leser an die Faktoren heranführen, die das Longboarden bestimmen, sodass eigene Wünsche und Ziele selbstbestimmt verfolgt werden können und die Motivation zur Eigeninitiative steigt.

Die Szene hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. Das Longboard ist mittlerweile omnipräsent. Viele nutzen es alltäglich, betrachten es als Lifestyleobjekt oder Sportgerät. Regionale Verbände und Vereine schießen wie Pilze aus dem Boden – Longboarden boomt. Das vielseitige Brett hat sich dieses Buch redlich verdient!

Gordon A. Timpen

 BUSS


[RIDER: RAZON.]





HM+VOSS DOCK ELBE 17

GRABBEI
HAFENUNFALL

CHIPS
BEWER
ELIF



Das Longboard

D

as Angebot an Skateboards heutzutage ist ausgesprochen vielfältig, scheinbar unzählige Größen, Aufbauten, Qualitäten und Graphics sind auf dem Markt erhältlich. Die Form ist jedoch nach wie vor klar definiert und ruft dem Betrachter auf dem ersten Blick unmissverständlich zu: »Ich bin ein Skateboard!« Der Versuch, den Begriff »Longboard« zu definieren, um es vom Shortboard klarer abzugrenzen, stiftet jedoch oft Verwirrung.

Selbstverständlich liefert die Bezeichnung Longboard bereits die einfachste Erklärung für die Beschaffenheit des Bretts, denn in der Tat sind die meisten Longboards länger als das, was man aus dem Vert- oder Streetbereich gemeinhin kennt. Doch so einfach ist es dann doch nicht, denn es gibt Longboards, die kürzer sind als ein handelsübliches Streetbrett.

Die Artenvielfalt von Skateboards ist groß, und genauso viele Einsatzmöglichkeiten gibt es: Vom Street- über das Cruising- bis zum Downhillbrett reicht die Palette. Während Street-Skateboards für Tricks gebaut und optimiert sind, trumpfen Longboards vor allem mit Fahrkomfort und Laufruhe auf, was ein extrem breites Spektrum an Formen und Konstruktionen zulässt.

Das erste Brett – Die Flexfrage

Der Flex ist die wichtigste Eigenschaft eines Boards und beschreibt, wie das Brett auf Belastung von oben reagiert und wieder in die neutrale Position zurückstellt. Er kann sich von

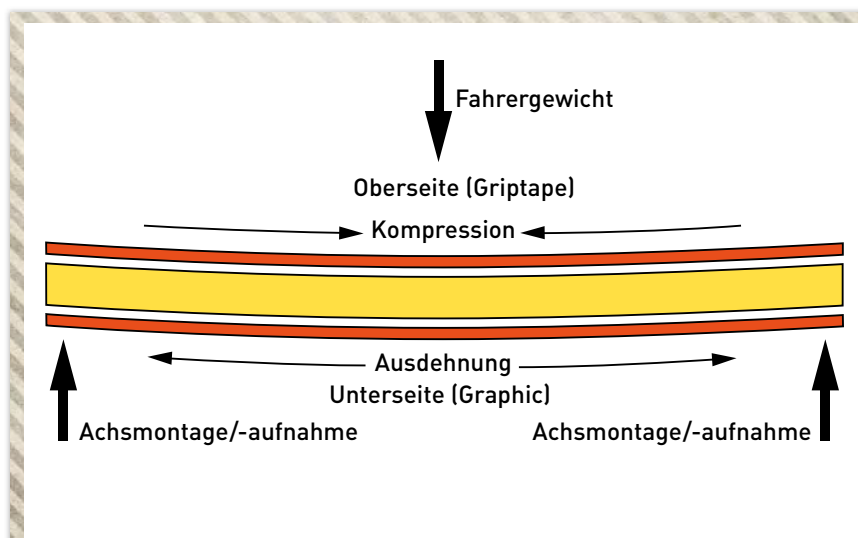
»schwammig« über »lebendig« bis »knochig« anfühlen und ist stark von den verbauten Materialien abhängig.

Weiche und »flexige« Bretter bieten in der Regel einen besseren Fahrkomfort und vermitteln beim Fahren am ehesten Surffeeling. Derartige Bretter lassen sehr viel Dynamik zu, was vor allem bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten für einen hohen Spaßfaktor sorgt. Mit zunehmender Geschwindigkeit oder erhöhten sportlichen Ambitionen benötigt man jedoch ein Brett, das mehr Kontrolle bietet. Dies gewährleistet eine straffere Flex-Auslegung, oftmals führen solche Bestrebungen zu einem komplett steifen Brett.

Je schneller ein Brett gefahren wird, je mehr Blödsinn damit angestellt wird und je schwerer der Fahrer ist, desto straffer oder härter sollte der Flex sein. Je niedriger der Geschwindigkeitsbereich, je mehr Fahrkomfort gewünscht und je geringer das Fahrergewicht ist, desto flexibler – also weicher – sollte das Brett sein. Bei einem schwammigen Flex stellt das Brett langsam und gemütlich, aber träge wieder in die neutrale Position zurück. Das ist vor allem bei reinen Holz- und Bambusbrettern der Fall, wobei sich Holz noch schwammiger anfühlt als Bambus.

Ein lebendiger Flex vermittelt immer den richtigen Kontakt zum Brett und zur Straße, ein knochiger Flex lässt kaum Bewegung im Brett zu. Ideal ist ein lebendiger Flex, der auf das eigene Gewicht, den angepeilten Geschwindigkeitsbereich und die Flausen im Kopf abgestimmt ist. Bei einer sportlichen Fahrweise ist eine direkte Kraftübertragung gefragt, die im Idealfall noch eine gute Portion Fahrkomfort bietet. Die Eier legende Wollmilchsau ist auch in diesem Bereich leider nicht zu finden.

Wichtig ist es, den besten Kompromiss zu finden. Meistens bieten Bretter mit einer strafferen Auslegung eine größere Band-



DER FLEX: Gewicht und Vorlieben des Fahrers sowie der Einsatzbereich des Bretts entscheiden darüber, welcher Flex der richtige ist.

breite an Möglichkeiten. Eine straffere Auslegung erfordert jedoch mehr Fahrkönnen. Als Faustregel gilt: Je dicker das Brett, desto weniger Flex.

Wie viel Flex ein Brett bietet, sollte nicht von Faktoren wie Optik, Coolness oder cleverem Marketing abhängig gemacht werden, und unterm Arm getragen macht er sich schon gar nicht bemerkbar. Bei dieser wichtigsten Eigenschaft eines Bretts wird nur derjenige glücklich, der wiederholt und unvoreingenommen ausprobiert, was wirklich zu ihm und dem geplanten Einsatzbereich passt. Wer auf dem Brett seines Kollegen rumhüpft wie auf einem Trampolin und sein Tun mit Worten wie »Boa Alter, hat das 'nen geilen Flex« garniert, kommt keinen Schritt weiter. Fahren und fühlen heißt die Devise!

Die Begriffe Flex und Torsionssteifigkeit beschreiben übrigens zwei unterschiedliche Sachverhalte. Zu viel Torsion, also Verwindung im Brett, sorgt immer für ein schwammiges Fahrgefühl, selbst wenn das Brett einen harten Flex hat. Belastet man ein Brett mit dem vorderen Fuß über die Zehen und dem hinteren Fuß über die Ferse, sollte sich das Brett möglichst wenig verwinden.

Generell sollte man sich beim ersten Brett die Frage stellen, ob es in erster Linie als Fortbewegungsmittel dienen soll, oder ob man doch eher ein Brett mit sportlichen Qualitäten haben möchte. Um die richtige Wahl zu treffen, sollte man unbedingt den Skateboardladen seines Vertrauens aufsuchen und Probefahrten unternehmen. Hat der Händler keine Testbretter zum Ausprobieren in seinem Laden, sollte man wenigstens auf dem Brett stehen dürfen, um ein Gefühl dafür zu bekommen.

Unsichere Fahrer wählen am Anfang gern ein härteres Brett. Ebenso Quereinsteiger mit Brettsportherfahrung, die ein sportliches Interesse am Sliden oder am schnellen Fahren entwickelt haben. In den meisten Fällen ist man am Anfang gerade als Einsteiger jedoch mit einem komfortablen und somit Fehler verzeihenden Brett gut beraten.

Einige Firmen bieten ihre Bretter in verschiedenen Flexvarianten an und geben Empfehlungen bezüglich Fahrergewicht und Einsatzbereich. Da ein flexendes Brett dynamisch stark belastet wird, sollte man beim Kauf unbedingt auf gute Qualität achten, denn ein hochwertiges Brett hält seinen Flex über sehr lange Zeit. Qualitativ schlechtere Bretter werden schon nach wenigen Wochen spürbar weicher.

Der Wohlfühlfaktor

Ist die Flexfrage geklärt, kommt der Wohlfühlfaktor an die Reihe. Entscheidender als das, was der beste Kumpel sagt oder der Dude in diesem »unglaublich guten Video« fährt, ist das eigene Gefühl. Das Brett sollte nicht nur optisch ansprechend sein, es sollte sich vor allem gut an die Füße anschmiegen.

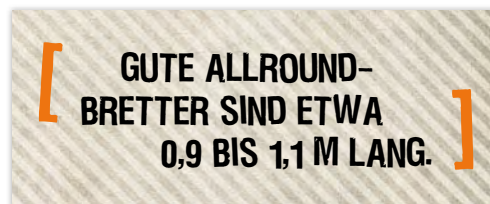
Dabei sollte auf alle Biegungen am Brett, die als störend empfunden werden, verzichtet werden. Das darf aber nicht bedeuten, grundsätzlich auf eine gewisse Funktionalität zu verzichten. Komplett flache Bretter sind allenfalls für die Dekoration der heimischen Wände gut und machen vielleicht noch unterm Arm getragen eine gute Figur.

Gute Allroundbretter sind etwa 0,9 bis 1,1 m lang. Letztlich ist die gewählte Länge abhängig von der eigenen Körpergröße und den persönlichen Vorlieben. Wer viel in der Stadt unterwegs ist, wählt ein kürzeres Modell. Sind Berge in der Nähe, sollte der Radstand etwas länger ausfallen. Wichtig ist es, die Radstände miteinander zu vergleichen. Damit sind die Abstände zwischen den inneren Achsbohrungen und nicht die Gesamtlänge des Bretts gemeint. Ein kurzer Radstand verspricht mehr Wendigkeit, ein langer erhöhte Laufruhe. Meistens haben

Allroundbretter klassische Pintail-Shapes oder daraus abgewandelte Formen.

Wer mehr Funktionalität bei seinem ersten Brett sucht oder einen spezielleren Einsatzbereich angehen will, setzt sich mit Faktoren wie Nose, Tailkick, Tieferlegungen oder 3-D-Concaves auseinander.

Grundsätzlich gilt: Wer billig kauft, kauft zweimal. Das sollte man auch beim Erwerb seines ersten Longboards beherzigen. Für ein Einsteigerbrett mit qualitativ hochwertigen Komponenten sollte man ein Budget von mindestens 250 € einplanen. Bei günstigen Komplettangeboten wird häufig bei den Komponenten gespart, was nachträglich wieder Kosten verursacht. Auf jeden Fall hilft die Probefahrt beim Fachhändler. Qualitätsunterschiede sind auch für einen Neueinsteiger deutlich spürbar.



**GUTE ALLROUND-
BRETTER SIND ETWA
0,9 BIS 1,1 M LANG.**



Diszi- plinen





Downhill

DOWNHILLER IN VOLLER MONTUR.

Rider: Dominic Rico-Gomez.

Longboard-Downhill kurz erklärt: Es ist die schnellste Möglichkeit, stehend auf einem Longboard einen Berg hinunterzurollen. Das funktioniert prinzipiell an jedem Hügel, und es fasziniert so ziemlich jeden, der es einmal ausprobiert hat. Der Wind pfeift einem um die Ohren, und die Spitzenpiloten erreichen wahnsinnige Geschwindigkeiten. Momentan ist bei etwa 130 km/h Schluss. Oder man nutzt Bobbahnen, da fängt die eigentliche Herausforderung erst an. Wie sich das Downhill-Skaten noch entwickeln wird, steht in den Sternen, sicher ist jedoch, dass es sich in den vergangenen zehn Jahren drastisch verändert hat.

Ab einer gewissen Geschwindigkeit wird der Luftwiderstand zur entscheidenden Größe. Neben eng anliegenden Lederkombis und aerodynamisch geschnittenen Helmen ist vor allem die Körperhaltung entscheidend, um dem Wind möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten. Downhiller wählen deswegen die Speedhocke, auch Tuck genannt.

Die Hocke lässt sich gut vor dem Spiegel üben. Der Rücken sollte waagrecht oder leicht nach vorn geneigt sein, der Kopf

ist der tiefste Punkt. Die Schultern und das Becken stehen senkrecht, der Oberkörper befindet sich parallel zum Brett und das hintere Knie verschwindet komplett hinter dem vorderen. Die Arme liegen hoch am Rücken an, sodass keine Lücke zwischen Unterarm und Rücken entsteht. Die Fußstellung ist stark offensiv.

Viele Fahrer bevorzugen es, das hintere Knie ans vordere Bein zur Entlastung anzudocken, was allerdings für statisch belastete Muskelpartien sorgt und letztlich genau das Gegenteil von Entlastung bewirkt. Eine gute Hocke ist immer leicht dynamisch, womit die Muskelarbeit schön im aeroben Bereich unterwegs ist und zuverlässig ihren Dienst verrichten kann. Zusätzlich kann man die Hocke gut auf einem Indoboard üben oder auf Slacklines experimentieren.

Idealerweise ist der Fahrer in dieser Position entspannt, sodass er flexibel auf sämtliche Fahrsituationen reagieren kann. Aber so einfach ist das in der Praxis nicht, denn schließlich steht man komplett verdreht auf dem Brett. Zudem zieht die Straße mit vielleicht 80 km/h unter einem vorbei, und der nächste Mitstreiter ist eventuell nur wenige Millimeter entfernt. Zwei Dinge helfen auch in solchen Situationen, um einen kühlen Kopf zu bewahren und nicht zu verkrampfen: gute Technik und Gewöhnung an die Geschwindigkeit.

MIT DER SPEEDHOCKE – auch Tuck genannt – wird dem Wind möglichst wenig Angriffsfläche geboten. Riders: Stefan Kurz, Matthias Ebel.



Wer aus einer anderen Speed-Sportart kommt und somit hohes Tempo gewohnt ist, kommt auch beim Longboarden schnell zurecht. Beginner sollten sich langsam an ihre Grenzen herantasten. Irgendwann werden auch sie bei hohen Geschwindigkeiten gelassener – doch bis dahin ist viel Übung notwendig. Ob Anfänger oder Profi, eines sollte nie vergessen werden: Ohne eine realistische Einschätzung der eigenen Fähigkeiten ist Downhill-Skaten in etwa vergleichbar mit russischem Roulette.

Tempo machen

Die Grenzen der Physik sind hart, doch sie können intelligent genutzt werden. Beim Spiel mit dem Wind und der Geschwindigkeit ist viel möglich. Um Tempo abzubauen, kann die Hocke geöffnet werden. Dann heißt es Arme ausbreiten und dem Wind viel Fläche anbieten. Wer dieses Manöver rechtzeitig einleitet, muss viel weniger Fußbremsen oder Sliden.

Um Tempo zu machen, kann der Windschatten des vorausfahrenden Kollegen genutzt werden. Bietet sich eine günstige

Gelegenheit, kann zum Überholmanöver angesetzt werden. Vorsicht walten lassen sollte man bei Rückenwind, bei einem Tempo jenseits der 100 km/h und bei starkem Seitenwind. Wenn der Vordermann die Hockposition verlässt, kann ein gefährlicher Sog entstehen. Dann ist blitzschnelles Handeln gefragt.

Verzögern

Fußbremsen ist nach wie vor die effektivste und präziseste Art, um Geschwindigkeit abzubauen. Welche Technik dabei verwendet wird, ist nicht entscheidend. Man kann klassisch verzögern, indem man nach dem Brett greift und mit dem hinteren Fuß auf dem Asphalt bremst. Mit dem vorderen Fuß oder in Mongostellung kann ebenfalls gebremst werden. In der Praxis haben sich alle Arten bewährt.

Natürlich möchte man bei Rennen oder Freerides möglichst nahe an der Ideallinie bleiben. Dazu ist auch das richtige Timing wichtig: So früh bremsen wie nötig und so spät bremsen wie möglich, ohne beim Bremsvorgang die Kontrolle zu verlieren.



SCHON VOR DER KURVE
wird sich beim »Predriften«
vom Grip verabschiedet.
Rider: Philipp Rogalski.

Wer diesen Konflikt am besten löst, hat die Nase vorn. Querschließen kann dann nur noch der slidende Kollege, der mit seinem Ansatz eine ganz andere Linie verfolgt und mit seiner Technik sogar noch in der Kurve Geschwindigkeit abbauen kann.

Sliden ist ein freierer Ansatz, der es ermöglicht, die Linie innerhalb einer gewissen Toleranz zu verändern. Wird das Brett bereits vor der Kurve quer gestellt, nennt sich das Speedcheck. Wer sich vor der Kurve schon vom Grip verabschiedet, ohne das Brett dabei wirklich quer zu stellen, führt einen Predrift aus. Dieser Drift ist folglich eine nicht auf Grip gefahrene Kurve.

Die Termini mögen verwirren und sind auch im Sprachgebrauch der Szene nicht immer eindeutig definiert. »Hey Alter, in der Kurve bin ich voll gepredriftet!« »Okay. War's schnell?« Auch Slides können zum Bremsen präzise und effektiv eingesetzt werden, doch sie erfordern ein gutes Balancegefühl. Bis etwa zum Jahre 2007 konnte nur eine Handvoll Fahrer wirklich sliden, mittlerweile kann man es oft beobachten: Es wird in alle Richtungen gerutscht und in den verschiedensten Fahr-situationen geslidet.

Neben Fahrtechnik, Mut und Lust auf Geschwindigkeit gehört zum Downhill-Skaten auch immer eine gesunde Portion Respekt. Übrigens: Wer das Glück hat, einmal eine Bobbahn skaten zu dürfen, kann getrost alles vergessen, was er bis dato übers Downhill-Skaten gelernt hat ...

Ausrüstung

Ist vom Downhill-Skaten die Rede, dann gehören Fullface-Helme, Lederkombis und Rückenprotektoren zum Standard. Allerdings gehen Downhiller nicht gepanzert und tonnenschwer auf die Piste, sondern schützen sich intelligent, um ihre Beweglichkeit zu erhalten. Lederkombis sollten eng anliegen und mit Stretchmaterial versehen sein. Sie schützen vor allem die Haut vor Abschürfungen. Integrierte und energieabsorbierende Polster an Schienbein, Knie, Hüfte, Rücken, Schultern und Ellbogen machen das Paket komplett. Robuste Slidehandschuhe sind ebenso obligatorisch. Beim Helm sollte man auf ein geringes Gewicht und ein gutes Sichtfeld nach oben achten – der Nacken wird es einem danken. Der Bremsschuh bekommt eine extra Sohle verpasst, um den Schuhverschleiß zu reduzieren. Nicht zu dick aber widerstandsfähig, nicht aufschmelzend und gut

dosierbar sollte diese sein. Irgendein Schuhmacher in der Nähe findet in der Regel immer Gefallen an dem Vorhaben und hilft beim Experimentieren. Auf Rennen und Freerides gibt es auch immer irgendwelche Dudes, die schon die »ideale« Mischung gefunden haben. Geklebt wird gemeinhin mit Cyanacrylat, also Sekundenkleber. Besondere Aufmerksamkeit liegt auf der vorderen Kante der Sohle, diese wird am meisten beansprucht.

Motor der Hardware-Entwicklung

Gutes Material ist beim Downhill extrem wichtig, da die Teile in dieser Disziplin sprichwörtlich an ihre Grenzen und darüber hinaus gebracht werden. Viele technische Innovationen haben

ihren Ursprung in der Downhill-Szene. So gehören CNC-Achsen und tiefer gelegte Bretter mittlerweile beinahe zum guten Ton. Allerdings gibt es nach wie vor Topfahrer, die mit simplen Komponenten oder Topmount-Brettern Erfolge feiern.

Jede Sicherheit und Stabilität, die man sich durch Material erkaufte, kann längerfristig auch in eine Sackgasse führen,

wenn die körperliche und mentale Entwicklung nicht Schritt hält. Eine Grundregel ist unumstößlich: Je höher die Geschwindigkeit, desto straffer werden die Set-ups, vom Brett bis hin zu den Lenkgummis.

Tieferlegungen bringen Sicherheit, aber auch Nachteile in Kurven. CNC-Achsen sind sehr steif, generieren zusätzlichen Grip und bieten Präzision. Das passende Set-up ist das Produkt einer jahrelangen persönlichen Entwicklung, weshalb es gut ist, zwischendurch immer wieder mal andere Set-ups zu testen.

Szene

Die Fan- und Fahrergemeinde wächst seit mehr als zehn Jahren stetig, die Teilnehmer bei den Rennen kommen mittlerweile aus aller Herren Länder. Was Ende der 1990er-Jahre noch Festivalcharakter hatte und sehr familiär daherkam, professionalisiert sich zunehmend und hat sich zu einem beinharten Wettkampf entwickelt. Das Medieninteresse wächst, und immer mehr Sponsoren werben um die Gunst der Fahrer.

**GESCHWINDIGKEITEN
BIS ZU 130 KM/H
SIND MÖGLICH.**

BEI RENNEN geht's um jeden Zentimeter, wie hier in Jungholz 2012. Riders: Stefan Kurz (vorn), Leon Ritter (hinten).

Doch es ist immer noch ein lustiges Treiben einer Szene, die sich selbst feiert und gefeiert werden will. Wahre Downhill-Helden wie der Brasilianer Douglas »Dalua« Sylva wirken auch heute noch authentisch. Dabei hat er mit seinen sportlichen Erfolgen sogar das Interesse der brasilianischen Regierung geweckt und wird von den Staatsbossen unterstützt.

Einige Pioniere des Sports, die bereits vor zehn Jahren Stars in der Szene waren, gondeln auch heute noch auf einem Freeride oder Rennen gemütlich hinterher. Sie bringen den ursprünglichen Spirit auf den Asphalt. Man kann in diesem Treiben Stars finden oder auch selbst einer werden, doch vor allem aber findet man sehr schnell Zugang. Denn die Liebe zu schnellen Bergabfahrten mit einem Longboard teilen alle.

Freerides

Ersetzt man die Komponente »Wettkampf« durch »Spaß«, bleibt »Freeride« übrig. Quer durch Europa gibt es jeden Sommer zahlreiche Freeride-Veranstaltungen, bei denen die Straßen extra für die Fahrer gesperrt sind. Dazu kommen immer mehr Veranstaltungen und Workshops für Downhill-Skater aller Levels. Dort lassen sich ideale Trainingsbedingungen finden, um sich mit dem Flow der Berge vertraut zu machen.

Die Standards bei der Ausrüstung und die Sicherheitsvorkehrungen sind bei diesen Events ähnlich wie bei den Downhill-

Rennen, allerdings steht der Spaß bei den Freerides eindeutig im Vordergrund. Demnach kommt man dort auch mit einem weniger hoch gezüchteten Set-up gut zurecht. Fullface, Halbschale, Knie- und Ellbogenprotektoren sowie ein Rückenpanzer reichen oft aus. Die Schutzausrüstung sollte dem Tempo der Strecke und den Vorgaben des Veranstalters angepasst werden.

Jeder bestimmt beim Freeriden seine Geschwindigkeit selbst, und die eigentliche Kunst ist es, sich am Start eine passende Gruppe auszusuchen. Niemand möchte ein Hindernis für andere Fahrer sein, niemand möchte fahrende Hindernisse im Weg haben. Eine umsichtige Fahrweise und entsprechende Handsignale beugen Kollisionen mit anderen Skatern vor. Wer einen Slide zieht, der mehr Platz in Anspruch nimmt, als die Fahrspur bietet, oder wer seinen Slide nicht direkt vor einer Kurve platziert, hebt üblicherweise rechtzeitig vorher die Hand. Auch akustische Signale haben sich bewährt: beispielsweise das kräftige Klatschen mit den Slidepucks vor einem Überholvorgang. Bevor man wie ein Wahnsinniger anfängt zu carven und von links nach rechts quer über die Straße schießt, sollte man den Schulterblick ausführen.

Die Freeride-Szene ist sehr lebendig, und die gemeinsame Liebe zum Longboarden steht im Vordergrund. Sicherlich muss sich das eine oder andere Sternchen auch dort in Szene setzen, aber Freerider sind ein lockerer Haufen, und in der Regel ist es einfach, mit ihnen in Kontakt zu treten. Man hilft sich gegenseitig, um das Können zu erweitern. Viele Vereine bieten inzwischen Ausfahrten zu den besten Freerides in Europa an.



WORUM ES GEHT?
Spaß!





» Slalom -

SKATEN SAGT DIR NIX?! «

RIDER: Dominik Kowalski bei der Slalom-WM 2012 in Stuttgart.

BEIM SLALOM kommt es auf jede Hundertstelsekunde an.



H

eute stehen Stand-up-Slides und Downhill-Slalom mit Geschwindigkeiten jenseits der 80-km/h-Marke im Fokus der Longboarder und der Öffentlichkeit. Anders war die Situation im Jahre 1965. Damals wurden die *1st American Skateboard Championships* in Kalifornien, USA, im Fernsehen landesweit übertragen. Um den schönen Titel *Overall American Skateboard Cham-*

pion abzugreifen, musste man sich in den Disziplinen Freestyle und Downhill-Slalom gegen seine Konkurrenten durchsetzen.

Beim Freestyle wurden Tricks wie Nose Wheelies – Fahren nur auf der Vorderachse –, Walk the Dog – dabei wird das Brett horizontal jeweils um 180° in Fahrtrichtung gedreht, der Körper bleibt dabei regular oder goofy – und 360°-Spins – also Drehungen auf einer Achse – von Juroren bewertet. Beim Slalom hingegen zählten nur die gefahrene Geschwindigkeit und die Zeit.

Die Fahrten begannen damals auf einer 15 Meter breiten Rampe, die ein Gefälle von etwa fünf Prozent hatte. Die Hütchen, die Cones, waren auf der gesamten Breite als Tore aufgebaut, die es zu durchfahren galt. Wurde ein Tor ausgelassen, konnte sich der Teilnehmer sein Brett schnappen, ein Stück zurück gehen und einen neuen Versuch starten. Dann war seine gute Zeit dahin, und er konnte nur noch hoffen, dass es anderen Teilnehmern ähnlich erging. Damals prophezeiten die Organisatoren der Sportart den baldigen internationalen Durchbruch. Sie sollten nur teilweise Recht behalten ...

Slalomskaten wurde in der Folge zunehmend stiefmütterlich behandelt. Die Szene schlief ein, und dieser Schönheitsschlaf dauerte länger als ein Jahrzehnt. Es war ein tiefer und fester Schlaf, da half nur ein innovativer Urknall, um sie wieder aufzuwecken. Dank der Entdeckung des Polyurethans knallte es dann aber gewaltig. Im Gegensatz zu den Steinrollen (Clay Wheels), die bis zu diesem Zeitpunkt üblich waren, boten die neuen immens viel Grip. Urethanrollen läuteten auch im Slalomskaten eine neue Ära ein. Endlich gab es Rollen, die das Gefühl vermittelten,

auf dem Asphalt zu surfen, richtig zu gleiten, die wirklich das machten, was der Fahrer wollte.

Dennoch geriet die Disziplin Slalom fast in Vergessenheit. Einzig die Vert- und Bowlfahrer ließen sich nicht unterkriegen, obwohl viele Skateparks geschlossen wurden – Skateboarden war irgendwie einfach Punk. Und diese Haltung passte nicht zu den »braven« Disziplinen Hochsprung und Slalom. Slalom war zu geschichtsträchtig, um zu sterben, aber gleichzeitig zu unattraktiv, um zu leben.

Renaissance einer Sportart

Im Jahre 2000 wurde bei den *World Championships of Slalom* die Renaissance des Slalomskatens auf internationaler Ebene gefeiert. Damit Skater beider Kontinente ihre Budgets oder die ihrer Sponsoren nicht zu sehr strapazierten, einigten sich die Gründungsmitglieder der ISSA (International Slalom Skateboarder Association) darauf, die Worlds jeweils im Wechsel auf dem amerikanischen und dem europäischen Kontinent abzuhalten. Vor allem Schweizer, Schweden, Tschechen und Engländer hielten die europäische Slalomfahne aufrecht, und es überdauerte eine Generation, bis nach 25 Jahren Pause wieder zu einem Slalom-Contest nach Deutschland geladen wurde.

So wurde erst im August 2003 in Köln die *Deutsche Slalom Meisterschaft* mit internationaler Beteiligung ausgefahren. Um an diesem Erfolg anzuknüpfen, wurde ein Jahr später die Europameisterschaft veranstaltet.

Das Slalomfahren in Europa bekam wieder einen mächtigen Schub: Viele Teams fuhren sehr erfolgreich, und auch deutsche Hardware etablierte sich auf dem Weltmarkt.

Internetportale wie www.slalomskaterboarder.com gingen online, und Slalomskater aus der gesamten Welt konnten sich fortan über diese Plattformen sehr einfach und international organisieren. Endlich wurde wieder der Traum gelebt, der jahrelang bei vielen nur in den Köpfen herumspukete; viele hatten



URETHANROLLEN sorgen für den nötigen Grip.

die Ups und Downs des Slalomskatens miterlebt, nun befand sich Slalom erneut auf einem Hoch.

Technische Revolutionen

Über die Jahre kamen und gingen viele Entwicklungen: Eine Zeitlang waren Boards angesagt, die steif wie ein Brett waren, dann kamen Bretter mit Flex, es gab sie mit Concave oder ohne, einige hatten Camber oder Rocker, andere wiederum nicht, Urethan gab es in den verschiedensten Formen und Größen – die Liste der unterschiedlichen Bretter ließe sich schier endlos fortsetzen. Eine Komponente jedoch blieb aber stets nahezu unverändert: die Achsen.

Die bestanden über die Jahre hinweg stets aus den gleichen Komponenten: Pivot, Kingpin, Hanger, Bushings und Keile.

Im Sommer 2005 machte ein Achsen-Prototyp auf sich aufmerksam, der einschlug wie eine Bombe. Dabei handelte es sich um eine Konstruktion, die aus Baseplate, verstellbarem Schlitten und einem Hanger bestand. Eine Revolution! Sie machte es möglich, den Lenkwinkel annähernd stufenlos einstellen zu können, ohne umständlich Keile umbauen zu müssen. »G.O.G.«: Diese drei Buchstaben entwickelten sich innerhalb kürzester Zeit zu der erfolgreichsten Slalomachse der jüngeren Geschichte und ließ alle anderen blass aussehen.

Für die Slalomskater in Deutschland war Köln in dieser Zeit das gelobte Land. In der Region Köln/Düsseldorf hatten sich geradezu paradiesische Zustände entwickelt! Pavel Skates, Kaliber, B-Stick und Wefunk waren die innovativen Boardhersteller, und alle befanden sich in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden Rheinmetropolen. G.O.G.-Achsen waren ganz weit vorn, und dahinter kam lange Zeit nichts.

Pavel Skates entwickelte im Winter 2004/05 das erste Foam-core-Slalomboard mit Kicktail. Foamsies haben einen erheblichen Gewichtsvorteil gegenüber Holz. Das Kicktail ermöglichte es, viel mehr Druck auf die Hinterachse auszuüben. Dadurch entstand mehr Traktion, und so wurden höhere Geschwindigkeiten möglich. Heutzutage ist Slalom angesagter denn je. Concrete Wave Cologne-Besitzer Heiko Schöller kann sich die rasante Entwick-

lung des Slalomskateboardens nur im Zusammenhang mit dem allgemeinen Longboardboom erklären:

»Ich verkaufe am Tag 15 bis 20 Complete-Decks – irgendwann macht aber das Rumgeeier (cruisen) den Leuten keinen Bock mehr. Dann ist der Ehrgeiz geweckt. Und hier in der Nähe gibt's eben keine Berge, da liegt es nahe, Slalom zu fahren ...«

Ende Juli 2012 wurden wieder Slalomweltmeisterschaften in Deutschland ausgetragen. Aus Parkplätzen für Nobelkarossen wurden in Stuttgart Spielwiesen für Slalomfahrer. Die Teilnehmer kamen aus aller Welt. Slalom boomt, und diese Entwicklung ist ein Beweis dafür, dass sich das Slalomskaten in den vergangenen Jahren immer mehr von den anderen Disziplinen unabhängig gemacht hat.

Warum ein Slalomboard keine Downhill-Planke ist

In erster Line soll ein Slalomboard wendig und flink sein. Deshalb baut ein Slalomboard kurz und misst zwischen 30 (etwa 76 cm) und 35 Zoll (etwa 90 cm). Natürlich gibt es auch hier Ausnahmen, es kommt immer auf den persönlichen Geschmack des Fahrers an. Grundsätzlich gilt: Je kürzer ein Brett ist, desto kürzer sollte der Abstand der Cones sein. Im Umkehrschluss bedeutet dies: Wenn die Abstände der Cones weit sind, ist das Brett lang. Wenn sich das Brett als zu lang für einen speziellen Kurs entpuppt, kegelt man jeden Cone. Doch auch ein kurzes Brett hat seine Tücken: Ist es zu kurz, »verhungert« man in einem langgesteckten Kurs zwischen den Hütchen.

Die ersten Slalomboards waren sehr schmal. Deswegen stand der hintere Fuß an der Verse des vorderen, minimal eingedreht. Diese Slalom-Technik war etwa bis zur Jahrtausendwende Standard. Zuerst waren die Bretter auch relativ steif. Mit der Verwendung von Fasergebinden wie Glasfaser wurden die Bretter flexibler. Man versuchte, die neue Dynamik der Bretter in Geschwindigkeit zu verwandeln. Das war auch einer der Gründe, warum etwa bis zum Jahre 2002 fast jedes Slalomboard einen



[G.O.G.-ACHSEN WAREN LANGE
ZEIT DAS MASS ALLER DINGE.]

Vorspann hatte. Stellte man sich auf ein vorgespanntes Slalomboard, bog sich dieses im Idealfall so weit zurück, dass es wieder gerade und trotzdem gespannt war. Diese Spannung konnte man im richtigen Moment in zusätzlichen Vortrieb verwandeln. Das Problem dieser Bretter war jedoch die mangelhafte Traktion, denn wenn ein Brett flexiert, verändert es den Winkel der Achse. Der Winkel der Achse jedoch bestimmt das Einlenkverhalten und somit die Traktion. Ein Brett, das mit jeder Kurve ein ums andere Mal die Traktion verändert, ist letztlich Sondermüll. So entwickelten sich aus den schmalen Flexgurken breitere und bocksteife Leichtgewichte aus Kohlefaserweben, mehrlagigem Glasfasergeweben und Polymerschäumen.

.Auf die richtigen Bushings kommt es an

Ein nicht zu unterschätzender Punkt, der den Unterschied zwischen Fehlerpunkten oder einem »Clean Run« ausmachen kann, ist die Wahl der Bushings (Lenkgummis). Eine Slalomachse muss wendig sein und zugleich viel Traktion bieten. Noch mehr als eine Downhill- oder Cruiserachse, denn im Slalom kämpft sich der Fahrer durch eine Pendelbewegung vorwärts. Diese Kraft der Pendelbewegung muss die Achse an die Rolle und die Rolle wiederum an den Asphalt weiterleiten. Die Bushings in der vorderen Achse müssen so gewählt sein, dass die vordere Achse mit minimalem Druck, der durch die Verlagerung des Körpergewichtes entsteht, geneigt und gelenkt werden kann, um leichter um die Cones fahren zu können.

Die Bushings der Hinterachse sind meist sehr hart. Zum einen tragen sie einen Großteil des Körpergewichts, zum anderen muss das Lenkgummi das Boardkippen so ausgleichen, dass beide Hinterrollen nicht vom Boden abheben.

.Slalom-Rollen

Spezielle Slalomrollen im eigentlichen Sinne gibt es nicht. Grundsätzlich gilt eine einfache Regel: Je mehr sich eine Rolle verformen lässt, desto mehr Grip bietet sie. Rollen mit weichen Kanten – sogenannte Lips – lassen sich am ehesten als Slalomrolle bezeichnen. Größe und Härte der Rolle müssen aber immer zum Asphalt und zum Kurs passen.

Kleinere Rollen beschleunigen grundsätzlich besser und werden somit auf Kursen gefahren, die permanent auf Beschleunigung ausgelegt sind. Große Rollen werden häufig dann verwendet, wenn es eine nur kurze Beschleunigungsphase gibt und die Geschwindigkeit gehalten werden muss.

Die üblichen Rollengrößen im Slalom variieren im Durchmesser und messen zwischen 66 und 77 mm. Meist kommt eine mittlere Größe von etwa 70 mm zum Einsatz – schon aus dem Grund, das Portemonnaie etwas zu schonen.

.Slalom-Achsen

Achsen spielen beim Slalom nicht nur im übertragenen Sinne eine tragende Rolle. Die Slalomachsen sind das Element, das ein Slalomboard erst zu einem Slalomboard macht.

Bei der vorderen Achse ist das Lenkverhalten so angelegt, dass das seitliche Abkippen im Verhältnis zum Lenkeinschlag steht, um maximalen Grip bei höchster Lenkfreudigkeit zu er-



KLASSISCHES SLALOM-SET-UP: oben Hinterachse mit Airflow Offset-Hanger, darunter eine Vorderachse mit G.O.G. »Hartz IV«-Hanger, beide auf Tracker-Baseplates.

möglichen. Die klassische Konstruktion nennt man Indy. Hier steht der Pivot im 90°-Winkel zum Asphalt/Brett. Der Drehpunkt liegt hier um den Kingpin. Der steht im 45°-Winkel zum Pivot. Genau anders herum ist die Reverse Kingpin-Achse aufgebaut. Kingpin und Pivot bilden zusammen einen 90°-Winkel, stehen aber im 45°-Winkel zum Asphalt.

Die Slalom-Hinterachse lenkt nur minimal, sodass das Hauptaugenmerk bei ihr auf die Traktion gelegt wird. Eine Offset-Konstruktion sorgt für besseren Grip. Bei dieser Bauweise liegt der Achsstift der Rolle auf einer Linie mit dem Kingpin. So hat eine Hinterachse weder Vor- noch Nachlauf. Steht der Kingpin zudem noch im 90°-Winkel zum Brett, lenkt die Hinterachse überhaupt nicht mit und bietet größtmögliche Traktion. Möchte man eine Offset-Achse etwas lenkfreudiger gestalten, muss der



Kingpin-Winkel verändert werden, doch das geht wiederum zu Lasten der Traktion. Slalomboards lassen sich ganz individuell auf jeden Kurs einstellen. Geschwindigkeiten bis zu 75 km/h im Giant Slalom sind für geübte Fahrer möglich und keine Seltenheit. So ist es auch zu erklären, dass ein Slalomboard aus Topkomponenten gut und gern mal 700 € kosten kann – schließlich ist es ein Technikwunderwerk. Ein Einsteiger-Slalomboard lässt sich bereits für 200 € realisieren.

.Fahrtechnik

Wer beim Slalom von »Pumpen« spricht, meint nicht den Kraftsport im Fitnessstudio, sondern die wundersame Fortbewegung der Slalomfahrer. Diese pushen nämlich nicht, sondern setzen die Füße beim Pumpen nicht auf den Boden. Mit dieser Technik ist es möglich, Geschwindigkeiten eines Weltklasse-100-m-Sprinters zu erreichen.

Das dazu benötigte Board ist sehr steif und hat wenig Torsion. Die Achsen sollten so eingestellt werden, dass es leicht möglich ist, enge Kurven zu fahren. Rollen, die viel Grip aufbauen, sind von Vorteil, denn so wird die eingesetzte Kraft in Vortrieb umgewandelt, und man gerät nicht in einen Slide.

Geübte Fahrer können aus dem Stand Fahrt aufnehmen; es ist jedoch viel einfacher, ein paar Male anzuschieben, um eine gewisse Grundgeschwindigkeit zu erreichen.

In der Vergangenheit standen die Slalomfahrer eher wie Skifahrer auf ihren Brettern: Knöchel an Knöchel und leicht nach

vorn rotiert. Heute steht man in etwa schulterbreit und in 10 bis 35° zur Fahrtrichtung. Die Knie sind leicht angewinkelt, wobei das hintere Bein nach vorn gedreht wird, bis die Oberschenkel fast aneinanderliegen. Board und Beine bilden dabei ein Dreieck.

Dieses Dreieck entscheidet auch über die Traktion. Becken und Oberkörper werden in Fahrtrichtung gedreht. Wenn man nun ein wenig anpusht und zu der Lenkbewegung eine rhythmische Be- und Entlastung macht, entsteht Vortrieb. Die Belastung erfolgt dann, wenn man in die Kurve einlenkt; entlastet wird bei der Kurvenausfahrt.

Durch Armbewegungen wird Energie entwickelt, um den Vortrieb zu maximieren. Beide Arme übernehmen sowohl Lenk- als auch Beschleunigungsarbeit und stehen im 90°-Winkel zueinander. Dabei »lenkt« der vordere Arm, während der hintere eher für Vortrieb sorgt.

Slalomdisziplinen von eng nach weit

Der Internationale Dachverband in der Slalomwelt heißt »International Slalom Skateboard Association«, kurz ISSA. Als Dachverband kümmert sich die ISSA um die Vergabe der Rennen. Wer sich näher informieren möchte, dem sei ein Besuch auf der Homepage der Organisation empfohlen: (www.slalomskateboarder.com). Auf dieser ist auch nachzulesen, was notwendig ist, um die verschiedenen Klassifizierungen der Rennen zu erhalten (Plain, Basic, Prime, Main, Major). So sind bezahlte Conejudges



BEI OPTIMALEM STAND
bilden Beine und Brett
ein Dreieck. Rider: Daniel Vogt.

(Hütchenschiedsrichter) Voraussetzung dafür, ein Mainrace organisieren zu dürfen. Auch mit Öffentlichkeitsarbeit und dem Schalten von Werbung in Magazinen sowie Berichterstattungen von Rennen beschäftigt sich die ISSA. Zudem bietet die ISSA auf ihrer Homepage ein Forum für Fahrer, Organisatoren von Rennen und Hersteller. Auf dieser Plattform können sich alle Interessierten auszutauschen. Mittlerweile wird auch viel über Facebook kommuniziert.

Im Prinzip muss man sich an einfache Regeln halten, um beim Slalomfahren erfolgreich zu sein: Umfahre die Hütchen so schnell wie möglich und vermeide es, sie aus dem markierten Kreis zu schieben oder gar umzuwerfen. Wer bei Wettbewerben einen Fehler macht, bekommt bis zu drei Zehntelsekunden Zeitstrafe pro Fahrfehler aufgebürdet. Die Anzahl der Fehler wird von den Conejudges direkt nach dem Lauf dem Zeitnehmer angezeigt und zur gefahrenen Zeit addiert.

Wettbewerbe gibt es für Männer und Frauen, Profis und Amateure, Junioren (unter 17 Jahren), Teens (unter 14 Jahren), Kids (unter elf Jahren) und Master (ab 45 Jahren). Auf Contests wird entweder in Dual Lane – also »Head-to-Head« gegeneinander – oder in Single Lane – allein gegen die Zeit – gefahren.

.Straight parallel Slalom (»SpS«)

Zwei Kurse werden nebeneinander aufgebaut. Der Abstand zwischen den Hütchen beträgt einen bis drei Meter. Es müssen 25 bis 100 Hütchen sein, alle in einer geraden Linie. Zackig und

schnell ist die Linie durch den Kurs. Die Strecke befindet sich auf einer flachen Ebene, der Untergrund darf maximal leichtes Gefälle aufweisen. Es wird Head-to-Head gefahren.

.Tight Slalom (»TS«)

Die Hütchen stehen 1,40 bis drei Meter in einer Linie auseinander, jedoch dürfen sie auch seitlich versetzt werden, was »Offset Cone« genannt wird. 25 bis 100 säumen den Kurs, der auch als Single Lane gesteckt werden darf. Zackig und schnell geht's hindurch, teilweise mit kurzen Bögen um Offsets. Der Kurs befindet sich ebenfalls auf einer flachen Ebene oder einer Fläche mit leichtem Gefälle. Man fährt entweder auf Zeit oder gegeneinander, das entscheidet der Rennorganisator.

.Hybrid Slalom (»HS«) oder auch Special Slalom (»SS«)

Bei dieser Kursvariante sind drei bis sechs Prozent Gefälle empfehlenswert. Die Strecke ist eine Mischung aus kurzen, schnellen Kurven und langen Bögen. Die Hütchen haben einen Abstand von 1,50 bis 4,50 Meter. 25 bis 100 Hütchen kommen dabei zum Einsatz. Man fährt entweder allein auf Zeit oder gegeneinander.



AUCH MIT DEN ARMEN wird gelenkt und beschleunigt.
Rider: Christoph Baumann.



KATHRIN SEHL aus Köln zählt zur absoluten Weltspitze.

.Giant Slalom (»GS«)

Beim »GS« wird die ganze Breite der Straße genutzt. Von kleinen Kurven über mittelgroße Bögen bis hin zu langgezogenen Schwüngen ist alles dabei. Gefälle zwischen sechs bis zehn Prozent ist zwingend notwendig, da man sonst zwischen den langen Abständen der Hütchen kaum Geschwindigkeit aufbauen kann. Zwei bis zehn Meter sollten für 20 bis 100 Hütchen reichen. Auch bei dieser Disziplin fährt man entweder auf Zeit oder gegeneinander.

.Super Giant Slalom (»SGS«)

Wird in Europa kaum gefahren und ist am ehesten mit einem Downhill-Kurs zu vergleichen – auf dem es Hütchen zu umkurven gilt. Die Straße sollte ein Gefälle von mindestens fünf Prozent aufweisen, die Hütchen stehen drei bis 20 Meter voneinander entfernt. Diese weiten Abstände machen den Kurs fahrbar. Ihre Aufstellung richtet sich in erster Linie nach dem Verlauf der Straße. 20 bis 100 Hütchen sollten ausreichen. Im »SGS« wird nur gegen die Zeit gefahren.

Events

Das wichtigste Rennen des Jahres sind die Worldchampionships. Der Austragungsort wird immer ein Jahr im Voraus bekannt gegeben und wechselt jährlich zwischen Europa und Amerika. Nur ein µ dahinter rangiert im Stellenwert die Europameisterschaft. Viele gute Slalomfahrer kommen aus Osteuropa, vor allem Tschechien, Russland und Lettland sind vorn mit dabei. Aus Lettland stammt Janis Kuzmins, der in der Pro-Weltrangliste

oben mitmischt. Zur Weltspitze zählen auch der US-Amerikaner Joe McLaren und der aus Köln stammende Dominik Kowalski sowie Viking Hadestrand.

Bei den Frauen fahren die US-Amerikanerinnen in der Pro-Weltrangliste ebenfalls ganz vorn. Lynn Kramer hat sich einen Namen gemacht, aber auch die Wahl-Kölnlerin Kathrin Sehl und die Lettin Lienite Skaraine zählen zur absoluten Weltspitze.

Köln/Düsseldorf spielt traditionell eine wichtige Rolle in der Slalomwelt. Es vergeht keine Saison, in der Kathrin oder Dominik ohne Titel in die Domstadt zurückkehren. Beide sind mehrfache Europa- und Weltmeister. Der Junioren-Weltmeister Vincent Kitzhoefer kommt aus der Düsseldorfer Pavel-Familie. Adel verpflichtet!

Vielleicht fühlt sich nun jemand dazu animiert, Slalom in weiteren deutschen Städten zu etablieren. Chris Schütz und Ferdinand Lindner sind dabei, Berlin mit dem Slalomvirus zu infizieren. Stuttgart ist die Heimatstadt von Robert Thiele, ein pfeilschneller Fahrer, dem ebenfalls die Zukunft offensteht.

Wer dazu bereit ist, eisern zu trainieren und es schafft, fünf Hütchen innerhalb einer Sekunde zu passieren und dabei präzise wie eine Nähmaschine arbeitet, der wird der Faszination der Disziplin schnell verfallen sein.



VINCENT KITZHOEFER ist amtierender Junioren-Weltmeister.

[AUTOREN]

Marc Schlemmer



Der Freiburger suchte fürs Snowboarden einen Ersatz für die Sommermonate und fand diesen im Jahre 2003, als er sein erstes Longboard erstand. Schon im folgenden Jahr fuhr er sein erstes Downhill-Weltcuprennen. In jener Zeit wachte er morgens auf dem Longboard auf, ging abends damit schlafen und träumte nachts davon. Mit »Hack« lebte er in Freiburg zusammen in der WG, die zunächst Shop und Produktionsstandort der Firma Hackbrett war. Nebenbei trieb sich Marc im Pool und auf Miniramps rum, machte Techsliden und dancte. Heute liebt er die Bretter noch immer, fährt aber lieber »langsam auf ganz langen Sachen« oder »auch mal Ramp« und geht in erster Linie seiner neuen Leidenschaft nach: dem Klettern. Er ist unser History-Fachmann.

Hartmut »Hack« Olpp



Der 1976 geborene Chef der Longboardschmiede »Hackbrett« lebt seit über 15 Jahren in seiner Wahlheimat Freiburg. Seine Firma stellt Boards her, die europaweit in der Szene einen sehr hohen Stellenwert genießen. Quasi nebenbei hat »Hack« in Freiburg den Skateshop »Layback« eröffnet, eine eigene Szene aufgebaut und ist ziemlich erfolgreich Downhill-Weltcuprennen gefahren. Er gehört zu den Pionieren des Sports und hat sich durch jahrelange Tüftelei an den langen Brettern tiefgreifendes Fachwissen erarbeitet. Unser Experte in Sachen Fahrdisziplinen, Brettbau und Hardware.

Daniel Vogt



Der 1982 in Köln geborene Slalom- und Downhillspezialist skatet seit 1999 und ist hauptberuflich Raumaustattermeister. In seinem Sport kann er beachtliche Erfolge aufweisen, was in der Szene nicht unbemerkelt blieb: Pavel Skates und Fädd Klosing sind seine Sponsoren. 2010 gewann Daniel den Boardercross, bei den Razorback Games 2012 belegte er den dritten Platz. Sein Ziel ist die Teilnahme bei der Slalom-WM, die 2013 in Houston, Texas, stattfinden wird. An sein erstes Board erinnert sich Daniel noch ganz genau: Airflow Raceline 95; Indy 101; Krypto Classic 75 mm, weiß. Daniel ist unser Mann, der alles über Slalom weiß.

Lasse Denker



Den universitären Teil seiner Ausbildung hat der 1984 geborene angehende Berufsschullehrer bereits erfolgreich abgeschlossen. Künftig möchte er in seinen Fächern Sozialwissenschaften und Holztechnik (aha!) unterrichten. Das Videospiel »Tony Hawk's Skateboarding« brachte ihn 1999 aufs Shortboard – wer mag da noch behaupten, die Daddelei sei zu nichts nütze? Im Sommer 2007 brachte ein guter Freund ein Longboard zum Skatepark mit, und in den folgenden Jahren stand Lasse bevorzugt auf dem langen Brett. Er ist Mitbegründer der Gruppe »brettbook« (ehemals »Asphalt Surfer Hannover«) und lebt seit Ende 2010 in Hamburg. Er ist unser Spezialist fürs Dancen.

Marcus Burzinski



Der »Head of Mantis Longboardshop« ist Baujahr 1979 und skatet schon seit seiner Jugend, aufs Longboard kam er 2008. Damals baute Thommy (Thomas Altmeier) von Gideon Skateboards einen Carbon-Foamie-Proto. Marcus' Neugierde war geweckt, er liebte sich das Teil und meinte nach einer Woche zum Erschaffer: »Thommy, das Brett bekommst du nicht wieder. Was willst du dafür haben?« Marcus' Style des Boardens: »Alles ist Skate, greife dir nur das richtige Board für die jeweilige Situation!« Marcus verfügt über einen schier unerschöpflichen Wissensschatz, wenn es um die langen Bretter geht. In diesem Buch konzentriert er sich auf die Fahrtechnik Techslide.

Arne Reinisch



Arne Reinisch (31) arbeitet als Pädagoge in Hamburg und ist auf seinen Reisen beim Klettern, Wandern, Biken und Paddeln viel in der Natur unterwegs. Aus Snowboard-Entzug zum Longboarden gekommen, sammelte er 2011 auf einer vierwöchigen Tour mit Freunden durch Schweden erste Longboard-Trekking-Erfahrungen (www.alterschwedetour.de). Diese gibt er im Kapitel zum Longdistance-Skating weiter und legt dabei seinen Fokus natürlich auf das Longboard-Trekking. In Sachen Planung, Durchführung und Ausrüstung macht ihm so schnell niemand etwas vor. Er ist unser Experte für die Disziplin Longdistance-Skating.

Bjoern Hekmati



Dr.-Ing. Bjoern Hekmati, geboren 1976, fährt Skateboard seit 1988 und ist 2006 aufs Longboard umgestiegen. Er studierte 1996 bis 2003 Architektur an der Technischen Universität Darmstadt. Seit 2004 arbeitet er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Städtebau, parallel gründete er im Nebenberuf gemeinsam mit Oliver (Olson) Dehmel 2007 die Olson&Hekmati Longboard Manufaktur. Die aus exzessiven Eigenbauaktivitäten hervorgegangene Boardschmiede hat 2013 neue Werksträume bezogen, die in direkter Nachbarschaft zum eigenen Skateshop ::asphaltinstrumente:: zentral in der Mainzer Innenstadt zu finden ist. Bjoern ist Profi in Sachen Longboard und gibt wichtige Tipps zum Thema Eigenbau.

Gordon A. Timpen



Seit 1994 arbeitet Gordon als freier Fotograf, hauptsächlich als Setfotograf für Spielfilmproduktionen. 2012 wurde er als einziger Deutscher in die renommierte und in Los Angeles ansässige »Society of Motion Picture Still Photographers« aufgenommen. Immer wieder zog es ihn in die Ferne, so entstand 2005 sein erster Bildband über die Mongolei. Nach einer dreijährigen Auszeit in den Jahren 2003 bis 2006, in der sich der Hamburger das Wellenreiten aneignete, suchte er einen Ausgleich für die wellenfreie Zeit in der Stadt. Dabei stieß er auf das Longboarden. Davon gefesselt engagierte sich Gordon in der Folge immer mehr für diesen Sport. So wurde er 2009 Gründungsmitglied des »Rollsport Hamburg e.V.« und organisierte 2010 den ersten deutschen Skateboardercross. Gordons Longboardfotos finden sich in zahlreichen Longboardmagazinen und auf vielen Webseiten, von den USA bis Australien. Er ist unser Mann der schönen Bilder.

[ABBILDUNGSNACHWEIS]

Cover und Rückseite, Klappen: Gordon A. Timpen
(GORDON Photography)

Gordon A. Timpen (GORDON Photography, www.gordeonphoto.de):
2, 4, 6, 8/9, 10/11, 12/13, 14/15, 19, 20, 23, 25/26, 30, 31, 32, 33, 34, 35,
36, 37, 38, 39, 40, 41, 42/43, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 54, 55, 58/59, 61, 62,
65, 68/69, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 86, 87, 88/89, 90, 91,
92, 93, 94, 95, 97, 100 (m.) 101, 109/110, 116/117, 119, 125, 126, 127, 128,
129, 134/135, 136/137, 139 (r.), 140 (l.), 141 (r.)

William Henry Utt: 16
Daniel Vogt: 17
Sven von Schlachta: 24
Thierry Bournailler: 56
Privatarchiv Stephen Daddow: 66
Yvonne Langner: 76, 84, 85, 139 (l.)
Ferdinand Lindner: 82
Felix Buchholz: 98, 99, 100 (o.)
Privatarchiv Arne Reinisch: 101, 102, 103, 105, 106, 107, 140 (r.)
Privatarchiv Yvon Labarthe: 108
Ramón Königshausen: 130
Privatarchiv Marc Schlemmer: 138 (l.)
Privatarchiv Hartmut Olpp: 138 (r.)
Privatarchiv Bjoern Hekmati: 141 (l.)

Illustrationen:
INCH 3 Werbeagentur 28, 34, 44, 49, 50

QR-Codes:
92: Rider: Lasse Denker. Mit freundlicher Genehmigung von
Lasse Denker.
133: Mit freundlicher Genehmigung von Landyachtz Longboards,
1221 Glen Dr., Vancouver, BC.

Dieses Buch enthält Hinweise auf externe Webseiten Dritter. Auf die Inhalte dieser Webseiten haben wir keinen Einfluss. Für die Richtigkeit der Inhalte ist immer der jeweilige Anbieter oder Betreiber verantwortlich, weshalb wir diesbezüglich keinerlei Gewähr übernehmen. Die fremden Webseiten haben wir zum Zeitpunkt der Erstellung des Buches auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Zum diesem Zeitpunkt waren keinerlei Rechtsverletzungen erkennbar. Eine ständige Überprüfung sämtlicher Inhalte der von uns verlinkten Seiten ohne tatsächliche Anhaltspunkte für einen Rechtsverstoß können wir nicht leisten. Falls uns Rechtsverletzungen bekannt werden, werden wir die entsprechenden Hinweise entfernen.

[FÜR EMIL & PEPE]

Mein Dank geht an ...

- ... meine Familie, die während der Arbeit an diesem Buch sehr geduldig mit mir war.
- ... das Autorenteam (Hartmut Olpp, Bjoern Hekmati, Marc Schlemmer, Daniel Vogt, Lasse Denker, Arne Reinisch, Marcus Burzinski). Ohne euch wäre das Projekt nicht möglich gewesen!
- ... Alexander Willhöft und Markus Hilla für die Zurverfügungstellung ihrer »Schätzchen«.
- ... den Mantis Longboardshop, insbesondere an Marcus Burzinski und Richie Löffler. Stets habt ihr an meine Arbeit und das Projekt geglaubt und mich unterstützt.
- ... Stephanie Wirth, in deren Atelier ich mich ausbreiten durfte.
- ... Arne Peters, der mir mein allererstes Set-up zusammengestellt und mich mit dem Longboard-Virus infiziert hat.
- ... Bevis Nickel, der mich das erste Parkhaus runtergeschubst hat und wusste, dass ich das packen werde. Bei der Gelegenheit hab ich von ihm gleich das erste Deck abgestaubt.
- ... Beastyboard Hamburg. Die Community bietet mir bereits seit Jahren meine virtuelle Heimat.
- ... Deft und Koni, die mir einen Einblick in ihre Werkstatt gestattet haben.
- ... Thomas Giang für seine schnellen Antworten bei brennenden Fragen.
- ... Friedrich Dungen und an das *Langbrettmagazin* für das Bereitstellen der Bushingtafel.
- ... Felix Buchholz für die Boardercross-Fotos.
- ... Niko Schmidt für die Idee. In der gesamten Produktion hat er mir die größtmöglichen Freiheiten gelassen.
- ... Klaus Bartelt, der auf alle heiklen Fragen in Sachen Buchproduktion immer passende Antworten hatte.
- ... die Schwerkraft.
- ... den Erfinder des Parkhauses.
- ... Marcus Bandy, Kurt Nischel, Michael Brooke, Justus Zimmerly, Adam Stokowski, Gbemi Ogunkeye, Marvin Thine, Harris Wallmen, die an meine Arbeit glauben und meine Bilder rund um den Globus tragen.
- ... den Rollsport Hamburg e.V.
- ... alle Menschen, die sich in irgendeiner Form für diesen Sport aufopfern, die Rennen oder Freerides veranstalten, Bretter bauen, Vereine und Foren organisieren, Online-Mags und Zeitschriften gestalten. Ohne euch hätten wir, die den Longboard-Sport lieben, es sehr viel schwerer. Weiter so!

Gordon A. Timpen

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-7688-3582-4

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Niko Schmidt

Umschlaggestaltung und Layout: Weusthoff Noël, Hamburg

Lithografie: Repromayer GmbH, Reutlingen

Druck und Bucheinband: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2013

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Die in diesem Buch enthaltenen Ratschläge und Hinweise werden nach
bestem Wissen und Gewissen erteilt, jedoch unter Ausschuss jeglicher
Haftung. Die abgebildeten Moves und Fahrten dienen nur der Illustration
und werden nicht zur Nachahmung empfohlen. Verlag und Autoren
übernehmen keinerlei Verantwortung für Schäden und Verletzungen,
die aus einer Nichtbeachtung dieses Hinweises erfolgen.