

Tipp's & Trick's für's Sandboarding am Monte Kaolino

Allgemein

Hier beschäftige ich mich in erster Linie mit Themen zum Sandboarding am Monte Kaolino. Alle Tipps, Vorschläge und Anleitungen entstammen meiner persönlichen Meinung und Erfahrung. Aber ich lerne gerne dazu. Wenn Du Verbesserungsvorschläge oder Alternativen hast oder eine der nachfolgenden Aussagen nicht richtig ist, lasse es mich bitte unter info@sandspirit.de wissen.

Sand

Sand gibt es auf der ganzen Welt in unglaublich vielen Varianten. ‚Natürlicher‘ Sand wie in der Wüste oder am Meer hat meist eine mehr oder weniger homogene Zusammensetzung und Korngröße sowie relativ runde Körner. Durch die ständige Einwirkung von Wind und Wetter über extrem lange Zeiträume sind die Körner quasi rund geschliffen.

Am Monte Kaolino handelt es sich jedoch um Abraum aus dem Tagebau, zudem aus vielen unterschiedlichen Lagerstätten. Dieser Sand ist daher recht heterogen und noch kaum rund geschliffen. Die Korngröße erstreckt sich von ‚fast schon Staub‘ bis zu kleinen Steinchen. Daher fehlt dem Montesand der ‚Wille zum rollen‘, er ist besonders stumpf. Das starke Gefälle des Monte (über 35°) macht diesen Nachteil aber wieder wett. Außerdem kann man mit speziellen Belägen die bremsende Reibung ein gutes Stück weit reduzieren.

Interessanterweise funktionieren Beläge, wie sie am Monte verwendet werden, z.B. in der Wüste nicht besonders gut. Auf natürlichem Sand kommen ganz andere Beläge (z.B. Resopal) als am Monte und verschiedene Wachssorten zum Einsatz. Hierzu finden sich gute Tipps und Bezugsmöglichkeiten unter www.sandboard.com

Verletzungsgefahr

Viele sind der Meinung, Sandboarding sei besonders gefährlich. Das kann ich so nicht bestätigen. Die Angst vor Schürfwunden ist völlig unbegründet, da man bei einem Sturz schlicht und einfach nicht rutscht. Daher ist es wichtig, sich bei Stürzen kompakt und sauber abzurollen. Sonst baut man die Energie auf einem Fleck ab, dabei staucht es einen unter Umständen ganz schön zusammen.

Solange man auf der Hauptabfahrt des Monte fährt, braucht man sich um nennenswerte Steine eigentlich keine Sorgen machen. Abseits von Rampen, Rails und dergleichen einfach Shorts und Shirts überstreifen und Boarden bei sommerlichen Temperaturen genießen. Ein Helm ist natürlich nie ein Fehler, aber mehr an Schutzausrüstung braucht es i.d.R. nicht. Oder doch: Sonnencreme nicht vergessen! Am Monte haben sich schon einige ordentlich verbrannt.

Fahrtechnik

Grundsätzlich gelten bei der Fahrtechnik auf Sand die gleichen Gesetze wie auf Schnee, man muss aber etwas mehr tun. Wer technisch sauber fährt, wird schnell auf Sand klar kommen. Aufgrund der deutlich höheren Reibung auf Sand orientiert man seinen Körperschwerpunkt allerdings tendenziell etwas weiter nach hinten. Wer nicht unbedingt auch fakie fahren will/muss, montiert daher einfach seine Bindung etwas weiter hinten als auf Schnee.

Was auf Sand jedoch nicht bzw. nur bedingt funktioniert, sind geschnittene Schwünge. Verlässt man die Falllinie um mehr als grob geschätzte 45°, wächst die Bremswirkung dramatisch an und man bleibt recht plötzlich stehen, überschlägt sich oder fällt einfach um. Das gilt auch fürs Abschwingen, daher ist das (kontrollierte) Bremsen meiner Meinung nach fast das Schwierigste auf Sand. Aber wer braucht das schon ;-)

Material

Zum Boarden auf Sand kann man eigentlich jedes Snowboard und auch jede Bindung verwenden. Allerdings lässt sich das Board nach einem Einsatz auf Sand nicht mehr auf Schnee verwenden. Wer einen Tag intensiv fährt, hat abhängig von Gewicht und Fahrstil seinen Schneebelag vielleicht schon durch- und die Kanten rund geschliffen. Hier bieten sich alte Bretter an, die auf Schnee nicht mehr zum Einsatz kommen sollen.

Bei den Bindungen sind Step-In's und solche mit Kunststoff-Ratschenbändern weniger empfehlenswert. Der Sand setzt die Mechanismen oft sehr schnell zu, speziell in Verbindung mit Feuchtigkeit. Dann kann es evtl. passieren, dass man nur noch mit Werkzeug und/oder fremder Hilfe aus der Bindung kommt. Bei den Schuhen ist es ähnlich, ob hard oder soft ist jedoch egal. Man könnte sagen, je primitiver der Aufbau/die Technik, desto praktischer und haltbarer.

Belag

Um den Brettverbrauch zu reduzieren, macht es Sinn, einen speziellen Belag aufzukleben. Diesen kann man dann bei Bedarf immer wieder auswechseln. Im Laufe der Zeit wurden viele Materialien ausprobiert, durchgesetzt hat sich letztlich ein Kunststoff namens POM (PolyOxyMethylen, auch Polyacetal oder Polyformaldehyd genannt). POM ist ein hochmolekularer, thermoplastischer Kunststoff, der für die Verwendung auf Sand aufgrund seiner niedrigen Reibwerte und ausgezeichneten Dimensionsstabilität sowie der thermischen Stabilität geeignet ist. Unter anderem wird POM für Gleit- und Führungselemente oder auch Reisverschlüsse verwendet.

POM gibt es im Kunststoffhandel als sogenanntes Halbzeug z.B. in Form von Mannplatten (1m x 2m). Den m.E. besten Kompromiss aus Gewicht, Stabilität, Haltbarkeit und Verarbeitungsfähigkeit stellt die Plattenstärke von 2mm dar. POM ist grundsätzlich weiß, es gibt aber alle möglichen Farben. Ab Lager habe ich bisher nur weiß und schwarz bekommen. Die schwarze Variante finde ich persönlich besser, speziell bei heißen Bedingungen hält diese länger. POM lässt sich relativ problemlos schleifen, fräsen, sägen und bohren.

Verarbeitung

Damit sich der Belag nicht plötzlich während der Fahrt verabschiedet, musst Du auf eine saubere Verarbeitung achten. Es führen sicherlich viele Wege zum Ziel, aber hier mal meine Empfehlung.

Um beim Finish nicht zu viel Aufwand zu haben, schneide ich die Beläge gleich in Brettform vor. Dafür nehme ich mein Brett, lege es auf die POM-Platte und zeichne den Brettumriss mit einem wasserfesten Filz- oder Lackstift nach. So bekomme ich aus einer Mannplatte vier Beläge für mein Slalombrett oder drei für das breitere Boarder-X Brett. Entlang der Außenseite der Umriss säge ich die Beläge dann mit der Stichsäge und einem frischen Metallsägeblatt aus. Das Ganze mit wenig Vorschub, mittlerer Geschwindigkeit und keinem oder nur minimalem Pendelhub. Die Platte sollte sauber aufliegen und nicht flattern, sonst bricht oder reißt der POM unter Umständen. So erhalte ich Belagrohlinge mit nur minimalem Überstand von höchstens einem halben Zentimeter.

Die ausgesägten Beläge säubere ich (evtl. entfetten, z.B. mit Nitro-Verdünnung) und beklebe sie vollflächig mit doppelseitigem Klebeband. Im Fachhandel gibt es zwar spezielle Klebebänder für solche Arbeiten, die sind aber unglaublich teuer. Ein gutes Markenklebeband aus dem Baumarkt tut es bei sorgfältiger Verarbeitung auch. Die Klebestreifen dürfen sich nicht überdecken, ein minimaler Spalt zwischen den Bahnen macht hier Sinn. Im Idealfall (und wenn ich Zeit habe) passe ich die Beläge mit einem Heißluftfön im vorderen Bereich an die Aufbiegung der Brettnase an. So steht das Material nicht unter Spannung und die Verklebung hält länger.

Dann kommt das Brett dran. Vor dem Aufkleben eines Belages muss sichergestellt sein, dass die Klebefläche absolut sauber, trocken und plan ist. Also auf jeden Fall alle Kleberückstände von vorherigen Belägen oder Wachsreste bei noch nicht im Sand gefahrenen Brettern gründlich entfernen. Hier nehme ich wieder Nitro-Verdünnung. Die Oberfläche sollte möglichst plan sein und darf keine

Unebenheiten aufweisen. Kleine Löcher im Belag stören nicht sonderlich, jede Erhöhung (Belagspäne, Sandkorn etc.) verschlechtern das Ergebnis bzw. die Haltbarkeit deutlich. Vor dem Bekleben sollte die Klebefläche noch gründlich ablüften. Nitroreste z.B. setzen die Klebekraft des Bandes deutlich herab.

Nun fixiere ich mit drei Schraubzwingen (vorne, hinten, mittig) den Belag auf dem Board. Der Belagsüberstand sollte ringsum möglichst gleichmäßig sein. Dann löse ich die Schraubzwinde an der Nase, klappe den Belag hoch, ziehe die Schutzfolien der doppelseitigen Klebebänder ein Stück ab, führe sie zu den Seiten und lege den Belag wieder an. Anschließend reibe ich z.B. mit einem Stück Holz den Belag im Bereich der gelösten Schutzfolie mit möglichst hohem Druck an. Dabei achte ich darauf, nicht zu nahe an den Bereich zu drücken, wo die Schutzfolien zwischen Brett und Belag geknickt und geklemmt werden. Sonst reißen sie beim weiteren abziehen leicht ab und dann wird es schwierig. Nachdem ein ordentliches Stück (30 bis 40cm) verklebt ist, brauche ich die anderen Schraubzwingen nicht mehr.

Am besten klappt die Arbeit zu zweit. Einer zieht langsam und gleichmäßig die Schutzfolien des Klebebandes ab, der Andere reibt mit möglichst hohem Druck den Belag auf. Zum Schluss schneide ich mit einem scharfen Messer ringsum auf dem Belagüberstand das doppelseitige Klebeband ein und ziehe es ab. Das ist wichtig für den nächsten Arbeitsschritt, denn das Klebeband setzt Schleifbänder, Fräsköpfe und dergleichen schnell zu.

Jetzt muss nur noch der Überstand des Belages weg. Hier gibt es mehrere Möglichkeiten. Wenn ich keine andere Chance habe, nehme ich die Flex. Das ist in meinen Augen aber eher eine Notlösung, das Ergebnis recht enttäuschend. Außerdem ruiniert man sich so ganz schnell das Brett. Ähnlich schlecht klappt es mit einer Stichsäge, selbst wenn man eine ruhige Hand und viel Erfahrung hat.

Meine beiden Favoriten sind die Oberfräse und der Bandschleifer, in dieser Reihenfolge. Mit der Oberfräse klappt es sehr einfach, schnell, supersauber und auch ohne Erfahrung. Diese Methode ist allerdings nicht geeignet, wenn die Stahlkanten noch am Brett sind. Diese zerstören den Fräskopf innerhalb kürzester Zeit. In diesem Fall einfach mit dem Bandschleifer ringsum den Überstand bis zur Stahlkante abschleifen. Dabei immer schön darauf achten, die Laufrichtung des Schleifbandes zum Brett zu richten. Sonst reißt das Schleifband den frisch verklebten Belag leicht ab.

Eine Oberfräse ist für kleines Geld in jedem Baumarkt zu haben. Zusätzlich (da meist nicht im Lieferumfang) benötige ich einen Fräskopf mit einem sogenannten Anlaufring. Das ist nichts anderes als ein kugelgelagerter Ring direkt über dem Fräskopf mit genau dem gleichen Durchmesser. Der Anlaufring liegt am Werkstück an und führt damit die Fräse automatisch im richtigen Abstand. Freihändig ist das jedoch nicht zu machen.

Die Oberfräse wird von unten durch ein Loch in der Arbeitsfläche (bei mir ein Biertisch) geführt und in der mitgelieferten Halterung in der richtigen Höhe fixiert. Diese Höhe ermittle ich, indem ich das beklebte Brett mit dem Belag nach unten auf die Arbeitsfläche neben den Fräskopf lege. Dieser sollte exakt so weit aus der Arbeitsfläche ragen wie der Belag dick ist.

Das Brett selbst wird dann mit leichtem Druck gegen den direkt über dem Fräser liegenden Anlaufring entlang geführt. Einmal ringsherum, fertig. Ein wenig tricky ist es nur im Bereich der Aufbiegung der Nase. Da muss man halt das Brettende entsprechend anheben und schön langsam und vorsichtig zu Werke gehen.

Um zu verhindern, dass im Bereich der Nase Sandkörner zwischen Belag und Brett eindringen, sollte man hier unbedingt ein oder zwei Schichten eines robusten Klebebandes aufkleben. Dann kann es losgehen. Das ist zwar schon ein Haufen Arbeit, aber es lohnt sich.

Ich versuche, es nur einmal in der Saison zu machen und dafür gleich mehrere Bretter zu bekleben. Ach ja: die ganze Arbeit ist übrigens schnell im Eimer, wenn man sein Brett schwungvoll mit dem Heck in den Sand steckt oder das Brett als Gehhilfe benutzt. Wo mal ein Sandkorn eingedrungen ist, werden es ganz schnell mehr und das war es dann. Also passt schön auf Euer ‚Baby‘ auf ☺

Belagpflege/Tuning

Der Sandberg frisst Beläge, dagegen kann man nicht viel machen. Aber die Behandlung mit z.B. silikonhaltigen Mitteln verlängert die Lebensdauer etwas und erhöht die Geschwindigkeit. Es gibt noch jede Menge geheime Mittelchen. Manche haben wohl eher einen Placebo-Effekt, andere bringen tatsächlich spürbar etwas. Hier hält sich allerdings jeder bedeckt, wenn er mal etwas Gescheites gefunden hat. Mit Jägermeister einreiben oder draufpinkeln hat bei mir zumindest nicht funktioniert. Aber meinen Favoriten behalte ich auch für mich ☺

Lagerung

Um die Klebebänder zu schonen, versuche ich meine Boards bei der Lagerung keinen Temperaturschwankungen auszusetzen. Zusätzlich fixiere ich die Boards (ohne Bindungen) speziell an Nose und Tail mit Packriemen ziemlich straff zu einem schönen Paket, so kann sich der Belag fast nicht lösen und übersteht auch lange und kalte Winter.

Und was fällt mir sonst noch so ein...

Die Beläge klebst Du im Idealfall bei heißem Wetter auf. Auch wenn POM sehr dimensionsstabil ist, ‚wächst‘ mein Belag an einem heißen Tag um etwa zwei Millimeter über die ganze Boardlänge (gegenüber einem kalten Tag). Dann steht er am Heck über und löst sich leichter.

Die Beläge nutzen sich leider nicht gleichmäßig ab. Meist (speziell beim Slalom fahren) sind sie unter den Bindungen und am Übergang zwischen Board und Nose als erstes durch. Wenn man dann noch weiter fährt, schleift man sich ganz schnell das Brett zusammen. Speziell vorne am Übergang zur Nose hat man dann kleine Spalten, wenn ein neuer Belag drauf kommt. Die verfüllt man dann am besten mit etwas Zweikomponentenspachtel.

Sofern das Wasserbecken am Lift jemals wieder aufgefüllt wird, rate ich davon ab, das Brett nach jeder Abfahrt darin abzuspülen. Das ist m.E. wie beim Eier abschrecken, vor allem an heißen Tagen. Dann geht der Belag auch leichter ab.

Um den lästigen und unangenehmen Sand in den Stiefeln zu verhindern helfen entweder lange Hosen oder irgendwelche Stulpen.

Uff, das ist viel mehr Text als ich gedacht hätte. Aber vielleicht hilft ja der eine oder andere Punkt. Viele Späße im Sand und

Keep the SandSpirit alive!

Der Lange von Platz 123 (nicht mehr Strasse4)