



Die Nordic Skating & Skike Community

www.cross-skating.com

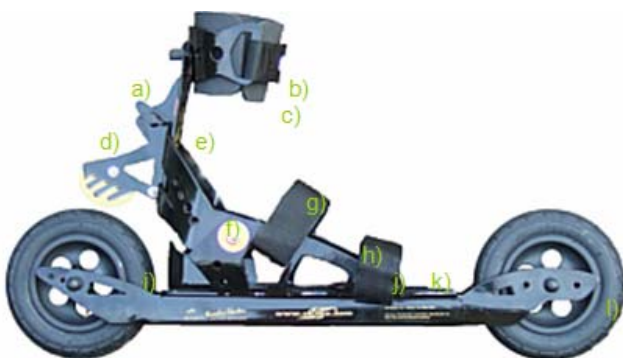
Newsletter Nr. 3

Einstellmöglichkeiten am Skike

von www.cross-skating.com

Skikes sind unkomplizierte Sportgeräte. Man kann an ihnen trotzdem mehr einstellen, als man auf den ersten Blick erkennen kann. Die Auswirkung der einen oder anderen Verstellmöglichkeit sollte man daher kennen, damit man aus seinen Skikes durch individuelles Fein-Tuning mehr herausholen kann. Die Aufzählung kann aber nie vollständig sein, weil die Entwicklung weitergeht und die Erfahrung aller Skiker immer mehr wächst.

vorzeitig Einstellarbeiten daran vornehmen, während der ersten Stunden auf Skikes (und oft noch länger) „flüchtet“ man sich bei Unsicherheiten gern in eine scheinbar stabilere Einwärtsknick-Haltung (Pronation) auf den Skikes. Dies sollte man vorher erst durch technisches Üben so weit wie möglich abgewöhnen, bevor man einstellt was möglicherweise anders nicht in den Griff zu bekommen ist.



a) Verstellung der Unterschenkelstütze

An dieser Flügelmutter kann die seitliche Neigung des Skikes im Verhältnis zum Unterschenkel verstellt werden. Bitte nicht

b) Wadenpolster

Manche Skiker haben schon das Polster etwas verändert um Scheuerstellen zu vermeiden. Nähere Erfahrungen damit, bitte direkt an mich zwecks Weiterverbreitung.

c) Oberer Gurt

Hier muss man einen Kompromiss zwischen Halt und Komfort finden. Lieber erst einmal etwas fester ziehen und dann lockerer machen, als von Anfang an zu sehr herumwackeln beim Skiken.

d) Bremseneinstellung

Die hier kann recht anschaulich der Druckpunkt der Bremse verstellt werden, auf



„früher“ (Bremsarm weiter nach unten) oder „später“ (Bremsarm höher). Früher sollte die Bremse greifen, wenn man Anfänger ist oder eher im Flachland unterwegs ist. Diese Einstellung ist aber auch für Fortgeschrittene geeignet, weil man sich zum Vermeiden unfreiwilligen Bremsens ständig eine leichte Kniebeugung beibehalten muss, was fahrstilistisch sehr wünschenswert ist. Die „spätere“ Einstellung ist mehr für Spezialisten gedacht, die von allem bergab oder aus sehr hohem Tempo mit den Skikes in stärkerer Rücklage bremsen. Skiker mit etwas dickeren Waden werden die Bremse optisch ebenfalls etwas mehr auf „später“ einstellen müssen, damit die Bremse wenigstens nur „früher“ greift und nicht „ständig“. Neben der Wadendicke haben aber auch zwei weitere Punkte einen Einfluss auf den Bremsdruckpunkt: Erstens, die Lage der Fersenschale (Abstand von Hinterrad: *weiter hinten* bremst früher) und zweitens, die Form der Schuhsohle im Fersenbereich. In manchen Schuhen steht man so weit von der Sohlenhinterkante entfernt, dass man die Bremse nicht ausreichend nachstellen kann.

e) Wadenschale

Das Blech, das den Unterschenkel umschließt, kann durch Verbiegen genauer an die individuelle Wadenform angepasst werden. Bei engen Biegeradien kann allerdings der Lack abplatzen.

f) Sprunggelenklager

Hier sollte man vor und nach jeder Fahrt schauen, ob sich dieses Lager nicht lockert, denn es muss ständig hohe Kräfte übertragen. Zur Sicherheit sollte man unterwegs einen 2,5 mm-Inbusschlüssel



dabei haben, damit man eine lockere Lagerschraube jederzeit wieder festziehen kann. Sollte sich, trotz fester Schraube, irgendwann Spiel im Lager bemerkbar machen, ist es verschlissen und muss ausgetauscht werden.

g) Mittlerer Gurt

Eigentlich der Wichtigste der drei Haltegurte, denn vor allem er hält den Fuß in der Fersenschale und sorgt damit für Halt auf dem Skike. Man sollte den Gurt schon recht kräftig zuziehen. Ab wann das wiederum unbequem wird, hängt aber auch stark vom Schuh ab (Innenpolsterung, drückende Schnürsenkel).

h) Vorderer Gurt

Dieser hilft beim Anheben der Skikes und braucht nur so fest zu sein, dass der Fuß beim Anheben des Skikes nicht „herumklappert“. Wer beim Skiken verkrampte Zehen bekommt, kann versuchen dies durch Verringern oder Erhöhen der Gurtspannung zu beheben. Manchmal hilft es.

i) Fersenschale

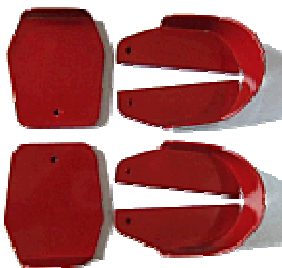
Äußerst wichtig ist ein satter Halt in der Fersenschale. Damit steht und fällt die Fahrstabilität und Kontrollierbarkeit der Skikes. Durch Auf- oder Zubiegen der Schale kann das Blech sehr genau an die Form des Schuhabsatzes angepasst werden. Wenn der Schuh beim Einsteig in die Fersenschale schon beinahe „einrastet“ ist der Sitz meistens ausreichend fest. Aber Achtung: Zu breite Absätze passen beim besten Willen nicht in die Schalen und Absätze mit nicht



parallelen Seiten (oft gesehen: modische „Beulen“) haben viel weniger Halt, als die Sohlen beispielsweise von Arbeitsschuhen oder von Militärstiefeln. Wenn die gekletteten Schalen stark angedrückt wurden, kann man sie mit bloßen Händen kaum noch ablösen. Hilfreich kann es dann bei Lösen sein, eine nicht zu scharfe Spachtel zwischen die Klettbänder zu schieben.

j) Vordere Fußschale oder Fußblech

Hier kann man schmalen und mittelbreiten Schuhen mehr Seitenhalt geben. Üblicherweise befindet die Seitenführung des Bleches an der Großzehenseite. Wer es anatomisch braucht, kann es auch auf die andere Seite setzen. Wenn Schuhe benutzt werden, die im Vorderfuß so breit sind, dass sie gerade eben in den Skikerahmen hineinpassen, sollten die vorderen Fußschalen entfernt werden. Genügen Halt hat man ja durch den „eingeklemmten“ Schuh.



tragen dazu bei. Die Spanne zwischen „Komfort mit sehr guter Haftung“ und „sportlich mit noch guter Haftung“ ist gar nicht so breit.



- bis 60 kg Körpergewicht: 5 bis 6,3 bar,
- 60 bis 80 kg Körpergewicht: 5,7 bis 7 bar
- 80 bis 100 kg Körpergewicht 6,0 bis 7,5 bar
- ab 100 kg Körpergewicht mindestens 7 bar (ohne Gewähr)

Hoher Reifendruck verringert die Wahrscheinlichkeit von Reifendurchschlägen und verbessert den Geradeauslauf. Geringer Reifendruck ist komfortabler und macht die Skikes etwas handlicher.

l) Radstand

Hier entscheidet zunächst einmal die Sohlenlänge des Skikeschuhs über die naheliegendste Einstellung der drei Radstandlängen. Wer den längsten Radstand wählen muss (ab Schuhgröße 43 bis 45), hat keine andere Alternative und muss es dabei belassen. Der Abstand zum Vorderrad sollte zwischen einem und vier Zentimeter betragen.

k) Reifendruck

Dass ein hoher Reifendruck die Pannenwahrscheinlichkeit erhöht, zweifle ich bis zu einem gewissen Druck stark an. Ob die sinnvolle Obergrenze nur 7 oder 8 bar ist, kann ich auch nach etlichen Skikekilometern noch nicht sagen. Tatsache ist aber, dass ein zu deutlich niedriger Reifendruck den Schlauch schnell ruiniert. Die erhöhte Walkarbeit und die erhöhte Wahrscheinlichkeit von Reifendurchschlägen

Tipp für „Großfüßler“: Einige Millimeter kann man noch durch Rücksetzen der Fersenschale herausholen. Mit einem sehr kompakten Schuh passt vereinzelt sogar die Schuhgröße 48 auf die Skikes (mit einer Aussparung an der Sohle, evtl. auch 49). Kleinfüßigere Skiker haben aber den Vorteil auch einmal auf länger eingestellten Skikes fahren zu können. Bergab kann die so in Kauf genommene Unhandlichkeit jedoch auch mehr Fahrstabilität und Sicherheit bringen. Sehr kräftige Skiker können sich so auch den



Die Nordic Skating & Skike Community

www.cross-skating.com

Effekt der „langen Kufe“ vom Eisschnelllauf und des längeren Radstandes von Speedskates zu Nutze machen. Wer die Kraft hat (erst mal haben!), kann dann nämlich etwas länger „pushen“. Der längere Druck bedeutet eine minimal längere Antriebsphase. Der höhere Kraftaufwand ist

aber nicht von jedem über längere Strecken zu bewältigen. In der Regel leidet die Ausdauerleistung, ähnlich wie bei einem großen Gang beim Fahrrad.

Hals und Stockbruch!
Euer Frank Röder