



# Maß statt Masse

In einer kleinen Wiener Hinterhofwerkstatt entstehen Ski, die auf den Stil und das Können ihres Fahrers angepasst sind.

Von Klaus Höfler



Irgendwann kam die Einsicht. „Die kochen auch nur mit Wasser“, dachte sich Dominic Haffner mit Blick auf die großen Namen der Skiindustrie, für die er teilweise selbst gearbeitet hatte – Als Patentanwaltsanwärter nach einem Studium der technischen Physik in Österreich und England. Heute steht Haffner in einer zur Werkstatt umgebauten Hinterhofgarage im 15. Wiener Gemeindebezirk – und baut selbst Ski. Maßgefertigte Ski.

„Die Massenproduktion mit ihrem Innovationsdrang ist auselutscht“, sagt der Mann mit dem smarten Hipsterbart und stutzt über „vermeintlich revolutionäre Technologien, nach demnächst ausgelagerte Produktionen, die Verwendung minderwertiger Materialien und ein paar neue technische Kürzel“.

Haffners Kontrapunkt: Individualisierung. Variante: kompromisslos. Das fängt beim Maßnehmen an und hört bei der Furnier für die Oberfläche der Edelbretter auf. Wie das funktioniert?

Mit einem ehemaligen Kletterskifahrer geht es zunächst auf die Piste. Dort wird der Fahrstil analysiert. Behilflich dabei ist seit kurzer Zeit eine eigene Einlegesohle eines befreundeten Start-ups, die mit-

tels 48 eingebauter Sensoren genaue Daten über die – pro Bein unter Umständen differenzierende und je nach Kraftreserven im Tagesverlauf wechselnde – Druckverteilung zwischen Zehen und Ferse sowie die Kraftübertragung auf die Kante liefert. Mit diesen gemessenen und beobachteten Informationen geht es dann zurück in die Werkstatt.

**Dort beginnt** für Haffner und Kollege Clemens Frankl die eigentliche Handarbeit. 25 Stunden werden sie am Ende investiert haben. Auch Frankl hat erst über Umwege in die 120 Quadratmeter kleine Manufaktur gefunden. Politikwissenschaftsstudium in Wien, Berlin, Istanbul und Nizza, Arbeit in

der Kommunikationsbranche – heute: Skibauer aus Leiden-schaft.

Haffner und Frankl geben dem Kunden freie Hand bei der Wahl des Skityps. „Möglich ist alles“, sagt Haffner. Von gemütlichen Tourenski über „fette“ Freeridebretter bis zu giftigen Slalomcarvern, von styligen Snowboards bis zu pfiffigen Speedboards. Auch die Farbe des Belags ist wählbar, für eine Spezialanfertigung wurden sogar schon LED-Lampen in die Lauffläche integriert.

„Wir wollen den Ski aber nicht über das Design, sondern das Fahrgefühl verkaufen“, betont Haffner. Kleine, automatisierte Fahrstilfehler können durch bauliche Detailanpassungen ausgeglichen werden, um

damit zum Beispiel eine Schwerpunktverlagerung zu erreichen. Deshalb werden Länge, Taillierung, Elastizität und alle anderen den Ski-Charakter formenden Kernwerte penibel an den persönlichen Fahrstil angepasst.

**Grundsätzlich** vertraut das Duo einem eher traditionell-konservativen Aufbau des Sportgeräts. Der durchgehende und damit im Vergleich zum Industrieprodukt von der Stange langlebigere Kern besteht für Pistenski meist aus Eschenholz, soll es ein Tourenski werden, greifen sie auf leichteres Teak- oder Balsaholz zurück. Belag und Kanten (aus Titanal) sind einhalb Mal so dick wie bei handelsüblichen Verwandten. Für die Furnier kann je nach persönlichem Geschmack jedes Holz ausgesucht werden. Meist ist es amerikanische oder europäische Nuss, manchmal auch Mahagoni oder Eiche, selten brasilianischer Pfeffer oder bedruckter Kunststoff.

Mindestens acht Tage, durchschnittlich aber drei bis vier Wochen braucht es, bis der Ski fertig ist. Und dann? „Kommt beim Kunden die Einsicht, dass wir ihn zu einem besseren Skifahrer gemacht haben“, verspricht Haffner.



Aus der Werkstatt, auf die Piste: 25 Stunden Handarbeit