

Tourenbindungen

# Bei den Pins geht die Post ab

Der Markt für Tourenbindungen wird gegenwärtig auf den Kopf gestellt. Zahlreiche neue Pin-Bindungen, teilweise mit TÜV-Prüfung, sorgen für viel Gesprächsstoff, aber auch für hitzige Diskussionen. Beat Ladner

Vor ein paar Jahren war die Welt noch einfach. Es gab Pin-Bindungen mit ihren Vorteilen bei Gewicht und Gehkomfort sowie einem optimalen Verhältnis von Gewicht und Zuverlässigkeit. Auf der anderen Seite standen die Rahmen- und Stegbindungen, die bezüglich Bedienung, Stabilität und Sicherheit mit Alpinbindungen mithalten und entsprechend auftrumpfen konnten. Dies gilt nun in dieser vereinfachten Form nicht mehr. Bindungen wie Beast (Dynafit), Diamir Vipec (Fritschi), Ion (G3), Kingpin (Marker), Raider (ATK) und TR2 (Ski Trab) setzen neue Grenzen. Sicherheitsauslösungen, Step-in-Fersen, gute Kraftübertragung oder TÜV-Zertifizierung werden auf einmal auch zu Merkmalen von Pin-Bindungen und somit verschiebt sich das Kräfteverhältnis zu ihren Gunsten. Steg- und Rahmenbindungen kommen am Markt verstärkt unter Druck, während die Verkaufszahlen bei den Pin-Bindungen nach oben schnellen.

## Wettkampf der Systeme

Bedeutet dies das Aus für die Rahmen- und Stegbindungen? Das hängt in erster Linie von der weiteren Entwicklung bei den Pin-Bindungen ab, die wohl erst am Anfang steht. Momentan sind Rahmen- und Stegbindungen nach wie vor eine interessante Alternative für Tourenskifahrer, die eine preiswerte und bewährte Lösung suchen, welche zudem zu Alpinskischuhen kompatibel ist. Rahmen- und Stegbindungen decken immer noch einen sehr grossen Einsatzbereich ab. Dies gilt es trotz Pin-Euphorie zu bedenken.

Allen obengenannten neuen Bindungsmodellen gemein ist, dass sie vorne den Tourenschuh mit Pins greifen. Damit erschöpfen sich die Gemeinsamkeiten aber schon weitgehend. Entsprechend anspruchsvoll ist es, die Bindungen miteinander zu vergleichen. Hinter unterschiedlichen Lösungen stehen unterschiedliche Überlegungen und es ist schwierig abzuschätzen, welcher Ansatz sich am Markt durchsetzt. In der Regel derjenige, der die Bedürfnisse der Zielgruppe am besten abdeckt. Nur sind die Bedürfnisse der Tourenskifahrer äusserst vielseitig und individuell. Das technische Seilziehen bei den Pin-Bindungen belebt den Markt und ist grundsätzlich positiv zu werten. Für Konsumenten können Fachdiskussio-

nen aber auch abschreckend und verwirrend sein, besonders wenn dabei die Objektivität verloren geht. Dann ist es die Aufgabe und die Chance des Handels, korrigierend einzugreifen, für Entwirrung zu sorgen und sich so als beratende Kraft zu etablieren.

## Vielseitige und spezifische Anforderungen

Nimmt man die Bedürfnisse der Tourenskifahrer unter die Lupe, kommt man schnell einmal auf den Faktor Gewicht zu sprechen. Je mehr es bergauf geht, desto mehr wird das Gewicht zur Last. Die Gewichtsbandbreite reicht von den rahmenlosen Rennbindungen mit etwa hundert Gramm bis zu den Steg- und Rahmenbindungen mit etwa einem Kilogramm, wobei freerideorientierte Bindungen noch schwerer sein können. Das sind beträchtliche Unterschiede für Sportler, die lange oder besonders schnell unterwegs sein wollen. Wie viel zusätzliches Gewicht im Vergleich zur Rennbindung sind Tourenskifahrer bereit in Kauf zu nehmen, wenn sie dafür mehr Sicherheit, Bedienkomfort oder Abfahrtsperformance erhalten? So wenig wie möglich, aber so viel wie nötig – ganz nach dem individuellen Bedürfnis. Für den Gehkomfort spielt das Gewicht vor allem dann eine Rolle, wenn wie bei den Steg- und Rahmenbindungen das Fersenteil inklusive Steg/Rahmen bei jedem Schritt angehoben werden muss. Sonst ist aber der Drehpunkt für den Gehkomfort einer Bindung entscheidend, der beim Pin-System eine natürlichere Gehbewegung ermöglicht als bei den Steg- und Rahmenbindungen. Neben dem Gehkomfort kommt bei den Tourenbindungen – noch viel stärker als bei Alpinbindungen – dem Bedienkomfort eine grosse Bedeutung zu. Während einer Tour müssen zahlreiche Handgriffe an der Bindung ausgeführt werden und dies möglicherweise unter erschwerten Bedingungen wie Hanglagen, Tiefschnee oder schlechtem Wetter.

Den Aspekt der Kraftübertragung gilt es vor allem in der Abfahrt zu berücksichtigen. Eine gute Kraftübertragung führt zu einer besseren Skikontrolle. Das bedeutet nicht nur mehr Spass bei der Abfahrt, sondern kann für das sturzfreie Bewältigen von schwierigen Situationen (z.B. steiles, vereistes Couloir) entscheidend sein. Grundsätz-

lich befindet sich der Tourenskifahrer in der unberührten Natur mit den entsprechenden Gefahren. Deshalb braucht er eine Ausrüstung, auf die er sich verlassen kann und die immer funktioniert. Das gilt ebenfalls für die Bindung.

### Auf die Bedürfnisse abgestimmte Sicherheit

Sicherheit ist für Tourenskifahrer wohl das zentralste Thema, da alle gesund und heil von ihrer Tour zurückkehren wollen. Dabei bedeutet Sicherheit nicht eine garantierte Sicherheit, sondern das Ausschliessen von Risiken im Rahmen des Möglichen. Dass eine auf Gewicht und Fahrkönnen abgestimmte Auslösefunktion die Sicherheit beim Skifahren erhöht, ist unbestritten. Das einfache Prinzip lautet: Die Bindung gibt nach beziehungsweise löst aus, kurz bevor die einwirkenden Kräfte auf den Körper zu gross werden und zu einer Verletzung führen. Die Bindung darf aber nicht frühzeitig auslösen (Fehlauflösung). Mit den alpinen Sicherheitsbindungen ist es gelungen, die Zahl der Beinbrüche drastisch zu reduzieren, dafür stellen die Knieverletzungen ein ungelöstes Problem dar. Dies zeigt, dass Sicherheitsbindungen weitgehend, aber nicht vollumfänglich funktionieren.

Der Tourenskifahrer ist grundsätzlich den gleichen Risiken ausgesetzt wie der Pistenskifahrer, aber nicht im gleichen Ausmass. Er legt viel weniger Abfahrtskilometer zurück, ist weniger schnell und vorsichtiger auf nicht präparierter Unterlage unterwegs, wird weniger von anderen Skifahrern bedrängt, begibt sich aber eher in extreme Situationen, in denen eine Bindung auf keinen Fall auslösen darf. Kommt hinzu, dass mit der Bindung nicht nur Abfahrten bewältigt werden müssen, sondern auch Aufstiege, bei denen die Krafteinwirkungen nicht gleich wie in der Abfahrt sind. Es ist offensichtlich, dass die Sicherheitsanforderungen an Tourenbindungen nicht eins zu eins von Alpinbindungen übernommen werden können. Erschwerend kommt hinzu, dass die Benützung von Tourenbindungen mit Tourenschuhen aufgrund der Sohlenbeschaffenheit, erhöhter Vereisungsgefahr usw. sowieso problematischer ist als die des alpinen Pendant.

In Anbetracht dieser Tatsache ist es nachvollziehbar, dass Tourenskifahrer der Sicherheitsauslösung ihrer Bindung nicht gleich viel Gewicht beimessen wie ihre alpinen Kollegen und vielleicht andere Aspekte wie zum Beispiel die Leichtigkeit oder eine zuverlässige Blockierung im Verhältnis stärker gewichten. Letztlich haben sie die freie Bindungswahl, es gibt keine gesetzlichen Verpflichtungen. Deshalb können sie die einzelnen Faktoren der angebotenen Tourenbindungen nach ihrem Gutdünken abwägen und sich für ein zu ihnen passendes Modell entscheiden. Nichtsdestotrotz ist jeder Gewinn an Sicherheit auch für den Tourenskifahrer relevant.

### Diskussionen um die TÜV-Prüfung

Die Sicherheitsauslösung bei Pin-Bindungen wird im anstehenden Winter zweifellos intensiv diskutiert werden. Hauptverantwortlich dafür sind einerseits die Diamir Vipec mit ihrer seitlichen Auslösung sowie andererseits die Kingpin und die Beast 16, die als erste Pin-Bindungen durch den TÜV nach der DIN ISO 13992 zertifiziert worden sind. Der TÜV sagt, dass sich

die beiden zertifizierten Tourenbindungen auf einem ähnlichen Sicherheitsniveau wie die nach der DIN ISO 9462 geprüften Alpinbindungen befinden. Gleichzeitig ergänzt der TÜV, dass es sich empfiehlt, vom Hersteller der Bindung freigegebene Schuhe mit entsprechenden Inserts zu kaufen. Dies deutet darauf hin, dass die Zertifizierung nicht für alle auf dem Markt erhältlichen Pin-Tourenskischuhe gewährleistet ist.

Der TÜV bestätigt als unabhängiges Prüfinstitut, dass eine Bindung eine Norm erfüllt. Dies bedeutet aber nicht automatisch, dass nicht geprüfte Bindungen weniger sicher sein müssen. Bindungen können auch ohne neutrale Prüfung die Norm erfüllen und es ist nicht auszuschliessen, dass eine Bindung sogar ein höheres Sicherheitsniveau erreicht, das von der Norm gar nicht erfasst wird. Je älter eine Norm, desto grösser die Gefahr, dass sie nicht mehr auf dem aktuellen technischen Stand ist. Bei einigen Tourenbindungsherstellern herrscht ein gewisser Unmut gegenüber der Aussagekraft der TÜV-



Prüfung. Bemängelt wird, dass die DIN ISO 13992 sich zu stark an Alpinbindungen anlehnt und die spezifischen Bedürfnisse von Tourenskifahrern zu wenig berücksichtigt. Die Norm sei stehen geblieben, während die Entwicklung bei den Pin-Bindungen vorangeschritten sei. Zudem führt die TÜV-Prüfung bei den Herstellern zu einem grossen Aufwand, der in einem gewissen Verhältnis zum Nutzen stehen muss. Deshalb wünschen sich einige Hersteller eine Überarbeitung und Aktualisierung der Norm.

Grundsätzlich streben jedoch alle Anbieter nach der TÜV-Prüfung, da diese zumindest in Europa ein überzeugendes und neutrales, vertrauenswürdiges Verkaufsargument darstellt. Es wird sich in den kommenden Monaten zeigen, wie stark die Tourenskifahrer darauf ansprechen. Man darf auch gespannt sein, welchen Weg die Pin-Bindungen noch machen werden. Sie haben eine Dynamik ausgelöst, die durchaus auch die Entwicklung bei den Alpinbindungen beeinflussen könnte.

Tourenbindungen

# Die Argumente der Marken

Die jüngsten Entwicklungen bei den Pin-Bindungen liefern zahlreiche Verkaufsargumente. Der nachfolgende Überblick bietet eine Zusammenfassung nach Marken. Beat Ladner

## ATK

Der italienische Hersteller ATK ist seit 2006 mit Pin-Tourenbindungen am Markt und kommt aus der Rennsportecke. Mit der auf diesen Winter eingeführten Raider12 erweitert ATK sein Angebot für den Bereich Freetouring. Dabei handelt es sich um eine Bindung mit Pins vorne und hinten. Neben dem einstellbaren Z-Wert von 5 bis 12 weist die ATK einen in den Bindungskopf integrierten Stopper auf. Da die Bindung auf breitere Ski ausgelegt ist, bringt sie eine erhöhte Stabilität mit, dies bei einem Gewicht von 330 g mit Stopper.



ATK Raider 12

## Dynafit

Dynafit bringt 30 Jahre Erfahrung bei der Entwicklung von Pin-Bindungen mit. Fritz Bartl, der Pin-Erfinder, ist immer noch für das Unternehmen tätig. Mit der Beast 16 (Z-Wert 6 bis 16) verfügt Dynafit über eine nach Din ISO 13992 TÜV-zertifizierte Bindung, die vorne und hinten mit Pins ausgestattet ist. Die Beast 16 bringt mit Stopper 940 g auf die Waage und ist vor allem auf abfahrtsorientiertes Freetouring und Freeride ausgerichtet. Die Beast 16 wird mit einem Adapter für den Schuh ausgeliefert und ist nicht kompatibel mit Schuhen von Black



Dynafit Beast16



Diamond und dem Salomon Quest. Sie verfügt über einen Drehvorderbacken, wartet mit einer niedrigen Standhöhe – 17 mm vorn, 23 mm hinten – auf und ist dank breiter Auflage verwindungssteif. Dynafit hat mit der Beast 14 (800 g) und der TLT Radical 2.0 (630 g) zwei weitere Bindungen zur TÜV-Prüfung angemeldet und will in Zukunft alle Bindungen, die nicht auf Speed ausgelegt sind, zertifizieren lassen.

## Fritschi

Fritschi geht mit seiner ersten Pin-Bindung, der Diamir Vipec 12, in die zweite Saison. Sie bietet bei einem Gewicht von 470 g ohne Stopper einen Z-Wert von 5 bis 12. Vorne und hinten mit Pins ausgestattet verfügt die Vipec wie Alpinbindungen über eine unabhängige Auslösung von Bindungskopf (seitlich) und Ferse (frontal). Dank eines Längsausgleichs funktioniert die Auslösung unverändert bei durchgebogenem Ski (definierte Auslösung). Die Front-Pins der Vipec lassen sich verstellen und auf verschiedene Breiten anpassen, um Funktion und Auslösung zu gewährleisten. Damit ist die Vipec auf alle Tourenskischeuhe mit Inserts einstellbar mit Ausnahme von Rennschuhen mit extrem stark gesprengten Soh-



Fritschi Diamir Vipec 12

G3 Ion

len. Da der Schuh bei der Vipec hinten auf der Fersenplatte steht, ist eine direkte Kraftübertragung gewährleistet. Fritschi strebt eine TÜV-Zertifizierung an.

### G3

Nach der Onyx kommt G3 im anstehenden Winter mit seiner zweiten Pin-Bindung auf den Markt, der Ion. Die Ion hat vorne und hinten Pins, wiegt mit Stopper 585 g, verfügt über einen konstanten Anpressdruck und deckt einen Z-Wert von 5 bis 12 ab. Neben einer hohen Elastizität des Bindungskopfs stechen bei der Ion der Step in Guide für einen vereinfachten Einstieg sowie die Snow Clearing Channels heraus. Letztere sorgen dafür, dass die Bindung einfach von Eis befreit werden kann, sodass die Funktionalität des Bindungskopfs unbeeinträchtigt bleibt. G3 diskutiert intern eine TÜV-Prüfung, auf dem nordamerikanischen Heimmarkt ist eine solche jedoch wenig relevant.

### Marker

Marker ist der jüngste Anbieter von Pin-Bindungen und steigt diesen Winter mit der Kingpin ins Rennen. Die Kingpin wurde vom TÜV nach DIN ISO 13992 zertifiziert. Sie wiegt mit Stopper 730 g und wird mit Z-Wert 5 bis 10 oder 6 bis 13 angeboten. Neben einem klassischen Pin-Vorderbacken verfügt die Kingpin über eine Step-

in-Ferse, die mit einer Alpinbindung vergleichbar ist. Sie kommt hinten also ohne Pins aus. Die Kontaktlänge zwischen Ferse und Schuh ist 60 mm lang und garantiert so eine direkte Kraftübertragung. Die seitliche Auslösung erfolgt wie bei Pin-Bindungen üblich über die Ferse. Die Standhöhe beträgt 21 mm. Neben Sicherheit und Kraftübertragung zeichnet sich die Kingpin durch ihr einfaches Handling aus.

### Ski Trab

Seine ersten Schritte mit Pin-Bindungen hat Ski Trab im Rennsport unternommen. Mit der TR2 geht nun aber auch eine Bindung mit einstellbarem Z-Wert in die zweite Saison. Es gibt sie mit DIN 7 bis 13 und DIN 5 bis 11. Das Gewicht liegt inklusive Stopper bei 580 g, die Standhöhe bei 23 mm. Als Eigenheit verfügt die TR2 hinten nicht über Pins, sondern über eine Fersenzange, welche den Schuh greift. Dafür braucht es jedoch eine spezielle Fersenkonstruktion, die bisher von Scarpa bei zwei Modellen angeboten wird. Die Fersenzange sorgt für eine optimierte Kraftübertragung. Als weiteren Pluspunkt nennt Ski Trab die 75 mm breite Auflagefläche des Bindungskopfs, die auch auf breiten Ski viel Kontrolle garantiert.



Marker Kingpin

Ski Trab TR2