
Die tollkühnen Jungs in ihren rollenden Kisten

Von Michael Kirchberger, cen

Die Fahrer sind sauer. Mehr als 20 Rennen standen in diesem Jahr allein in Deutschland auf dem Wettkampf-Kalender, gefahren wurden wegen Corona am Ende nur zwei. Die Teilnehmer aller Altersklassen hoffen nun, dass es im nächsten Jahr wieder besser läuft. Bis dahin werden sie die Zeit nutzen, um an ihren motorlosen Rennwagen zu feilen. Schließlich müssen Aerodynamik und Fahrwerk perfekt aufeinander abgestimmt sein, um bergab gewinnen zu können. Immerhin weit über 1000 Aktive zählt heute noch die heimische Seifenkisten-Szene. Der Bausatz für einen Rollwagen kostet zwischen 200 und 1000 Euro. Einst engagierten sich auch Autohersteller stark bei Seifenkisten-Rennen.

Die Geschichte des Rollsports mit antriebslosen, vierrädrigen Selbstbauwagen geht bis ins Jahr 1904 zurück. In den folgenden Jahrzehnten entwickelten sich die Rennen mit der Seifenkiste für die Kinder und Jugendlichen zum erschwinglichen Sportvergnügen und Zuschauermagneten. Heute erlebt der Wettbewerb mit High-Tech-Fahrzeugen eine Renaissance. 1953 beispielsweise wurden bereits in 200 Städten Wettbewerbe gefahren, mehr als 10.000 Kinder und Jugendliche bauten sich ihre „Kisten“ und rumpelten mit ihnen von den Startrampen.

80.000 Zuschauer im US-Bundesstaat Ohio

Die Sportart kam aus den Vereinigten Staaten nach Europa. Schon 1949 wurden Rennen geplant, das Jugendhilfsprogramm German Youth Activities (GYA) der amerikanischen Besatzer war die Basis für die Rennserie. In deren Heimat waren die Soap-Box-Races, die Seifenkisten-Rennen, schon seit geraumer Zeit ein gewaltiges Spektakel, in Akron im Bundesstaat Ohio trafen sich regelmäßig mehr als 80.000 Zuschauer, die sehen wollten, welcher Bub beim All American Soap Box Derby den Titel des Weltmeisters mitnimmt. Die ersten Rennen in Amerika wurden 1933 gefahren. In Dayton (Ohio) rollten die Teilnehmer damals um die Wette.

Die Idee dazu stammte von einem Seifenproduzenten, der den Umriss eines Kinderautos auf das Holz seiner Großverpackungen zeichnete. Mit Säge und Hobel ließ sich die hölzerne Karosserie des Wagens leicht in Eigenarbeit herstellen: Die Seifensieder lieferten findigerweise gleich Achsen, Radsatz, Seilzüge und Lenkung mit. Das Basismaterial brachte den kleinen Gefährten ihren Namen ein: Seifenkisten.

1904 starteten 16 Eigenbauten in Oberursel

Allerdings war der Weg der Sportart nach Deutschland in gewisser Weise ein Reimport, denn bereits im Jahr 1904, die Nation war von zunehmender Autobegeisterung ergriffen, bauten Kinder erste Kleinwagen aus Holz. Sie zählten zu den Zuschauern des ersten Gordon-Bennet-Rennens auf deutschem Boden am 17. Juni in Oberursel am Taunus, wuselten zwischen den Beinen der Erwachsenen während des Starts herum und manch einer von ihnen hatte keinen sehnlicheren Wunsch, als selbst Rennfahrer zu werden. Der Drang, es den Großen nachzumachen, führte bald dazu, in Heimarbeit einen Miniaturrennwagen zu konstruieren, der geschoben, mit Füßen bewegt werden oder ganz einfach ein Gefälle herunterrollen sollte. Am 31. Juli 1904 trafen die Rivalen der Rennbahn beim Sommerfest des Bürgervereins „Humor“ zum ersten Mal aufeinander: 16 Eigenbauten gingen an den Start.

Beinahe auf den Tag genau drei Jahre später bekamen die hölzernen Flitzer konkretere Formen. Beim Kaiserpreis-Rennen in Usingen belegte Carl Jörns auf Opel den dritten Platz

und erhielt den Preis für den besten deutschen Wagen, was den Nachwuchs anspornte, den Erfolg ohne Motor zu wiederholen. Jörns Opel wurde zum formalen Vorbild für 40 Holzautos, deren Fahrwerke in der Vergangenheit unter Kinder- und Leiterwagen, an Gepäckkarren oder Kleinkutschen Dienst getan hatten. Am 21. Juli 1907 rollten die Gefährte die Usinger Hügel hinunter, die überwältigend große Zuschauerkulisse und die Begeisterung der Teilnehmer (sowie ihrer Väter) führten schnell zu weiteren Rennveranstaltungen mit den so genannten Kinderautomobilen.

War Oberursel also die Geburtsstätte der Seifenkiste, oder wenigstens ihres Urahns? Ganz klar ist das nicht, denn Überlieferungen zu Folge gab es bereits 1902 in Champigny bei Paris ein Wettrennen mit Holzautos. Allerdings gibt es keine schriftlichen Aufzeichnungen über diese Fahrt, wohl aber über die Ereignisse im Vordertaunus.

Vater als Saboteur entlarvt

Sogar über eine wenig rühmliche Geschichte wird da geschrieben. Die Oberurseler Tageszeitungen „Der Bürgerfreund“ und der „Lokal-Anzeiger“ berichteten von einer Sabotage am Wagen der Gebrüder Eberhard und Josef Steden, der – konstruiert von deren älteren Bruder Jean – aufgrund wesentlicher Verbesserungen an Rädern und Lenkung, alle Chancen auf den Sieg hatte. Ein Mann machte sich vor dem Rennen am flinken Gefährt zu schaffen, bei der Wettfahrt versagte die Steuerung und nur mit Glück wurde ein Unfall vermieden. Die Untersuchung ergab, dass die Steuerseile angeschnitten worden waren. Als Täter wurde der Vater eines anderen Rennteilnehmers entlarvt.

Später, als bei den großen Derbys bis zu 5000 Mark Preisgelder zu gewinnen waren, erlagen weitere Teilnehmer der Versuchung, ihre Kiste regelwidrig schneller zu machen. Mit versteckten Bleigewichten wurden sie aufgelastet. Die Inspektoren suchten mit Probebohrungen ins Holz oder das Pappmaché nach dem unlauteren Vorteil. Die Überprüfung der Wagen zehrte bei vielen der Teilnehmer an den Nerven, denn die Bestimmungen waren bereits in den 1950er-Jahren höchst genau und nicht wenige Neulinge im Seifenkisten-Sport mussten noch direkt vor dem Rennen nachbessern oder durften gar nicht erst antreten. Die Stabilität der Konstruktion, die Sicherheit von Bremsen und Lenkung und immer wieder das Gewicht waren die häufigsten Kriterien, die zum Ausschluss führten.

Die große Zeit der Seifenkisten-Derbys begann in den 1950er-Jahren, als Opel einen offiziellen Wettbewerb in Deutschland einführte. Die Nachwuchs-Piloten fuhren um den „Großen Opel Preis“ und mussten zwischen elf und 15 Jahre alt sein. Der Automobilhersteller lieferte nach amerikanischem Vorbild die einheitliche Technik, gab Bau-Anleitungen heraus und übernahm die Organisation. Statt der Probebohrungen ins Holz wurde moderne Infrarottechnik bei den Inspektionen eingesetzt, um unerlaubt benutztes Metall aufzuspüren. Wagen und Fahrer durften zusammen nicht mehr als 113 Kilogramm wiegen. Das Reglement war streng: Das Rennfahrzeug musste vom Teilnehmer selbst gebaut worden sein, fremde Hilfe war nur von Altersgenossen unter 16 Jahren erlaubt.

Für Mädchen verboten

Es durften nur die von Opel gelieferten Radsätze benutzt werden, Sturzhelme waren Vorschrift und Mädchen ausdrücklich nicht erlaubt. „Das Seifenkistenrennen ist ein Ereignis für Jungen, die Gestaltung des Rennens ist Sache von Männern“, heißt es im Regelwerk. Die Rennstrecke des Derbys war 350 Meter lang, gestartet wurde von einer 1,2 Meter hohen Rampe, so dass bei einem Gefälle von vier Prozent kurz vor dem Ziel Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km/h erreicht wurden. Die Entscheidungen fielen äußerst knapp. Schon nach wenigen Veranstaltungen musste eine Zielkamera eingesetzt werden, die das Überfahren der Linie am Ende der Strecke festhielt und so klar den Sieger

auswies. Die Rennfahrer mussten zudem eine Kleiderordnung einhalten: „Zum Fest- und Normalanzug gehören eine weiße Mütze, ein Rennhelm, kurze schwarze Hosen und ein gelbes Rennhemd, das von Opel gestellt wird.“

Zum Finale des Derbys ging es mit Opel-Mannschaftsbussen nach Duisburg-Ulmenhorst, Trainingslager bezogen die Teilnehmer im Heim des Westdeutschen Fußballbundes. Dem Gewinner winkten 5000 Mark als Preisgeld, die Garantie auf einen Ausbildungsplatz und eine Reise in die Vereinigten Staaten, wo er am All American Soap Box Derby in Akron teilnehmen durfte. In Deutschland wurden die Derbys in dieser Zeit zum nationalen Ereignis, bei den Wettfahrten fanden sich prominente Sportler wie den Fußball-Weltmeister Helmut Rahn oder den Boxer Max Schmeling an den Rennstrecken ein. 1971 zog sich Opel nach 23 Championaten aus dem Seifenkisten-Sport zurück. Als Nachfolge-Organisation wurde zwei Jahre später in Frankfurt der Deutsche Seifenkisten Derby e.V. gegründet. Er betreut seitdem die Deutschen und die Europa-Meisterschaften.

11.000 Zuschauer in Frickenhausen

Heute erlebt der emissionsfreie Sport eine Renaissance. Viele Unternehmen engagieren sich und helfen beim Bau der Kisten, planen Wettfahrten, In Baden-Württemberg sind es nach den Angaben des Landesverbandes mehr als 60. In Frickenhausen auf der Schwäbischen Alp versammeln sich an einem Rennwochenende bis zu 11.000 Zuschauer. Im Corona-Jahr sind die meisten Veranstaltungen den Hygieneregeln zum Opfer gefallen. Doch nutzen viele Kisten-Fans die kommenden trüben Tage, um ihr Sportgerät für die nächste, hoffentlich virenfreiere Saison vorzubereiten oder ein Wettbewerbsfahrzeug ganz neu aufzubauen.

Geändert hat sich in der Geschichte der Rennkisten einiges. Technische Werkstoffe wie glasfaserverstärkter Kunststoff haben Holz und Pappmaché als Material für das Chassis abgelöst, Achsfederungen machen die Kisten schneller, und wer Siegeswillen zeigt, vermisst die Spur seines Wagens mit Lasergeräten. Eine ganze Reihe von Klubs widmen sich dem Kisten-Sport. Die wesentlichste Veränderung aber betrifft das Geschlecht der Rennfahrer: Immer häufiger tauchen Mädchen in den Siegerlisten auf. Neben der präzisen Technik bei der Konstruktion ist beim Fahren eine ruhige Hand an der Lenkung gefragt. Und die scheinen die Nachwuchspilotinnen zu haben. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Seifenkisten-Rennen (1961).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Seifenkisten-Rennen (1964).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Seifenkisten-Rennen (1959).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Das Deutsche Seifenkisten-Derby 1959.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Seifenkisten-Rennen (1959).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Seifenkisten-Rennen (1961).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



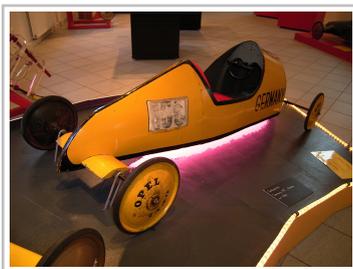
Seifenkisten-Rennen (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Bau von Seifenkisten (1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Historische Seifenkiste im Vortaunus-Museum Oberursel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kichberger



Historische Seifenkiste im Vortaunus-Museum Oberursel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kichberger



Historische Seifenkiste im Vortaunus-Museum Oberursel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kichberger



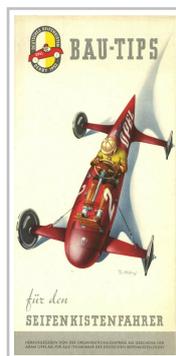
Historische Seifenkisten im Vortaunus-Museum Oberursel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kichberger



Kinderauto von 1907 im Vortaunus-Museum Oberursel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel unterstützte das Deutsche Seifenkisten-Derby 1952 mit einer Broschüre.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel unterstützte nicht nur das Seifenkisten-Derby von 1952.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel