

MIT SPASS BERGAB

Die Zeit des Belächelns ist vorbei. Immer mehr Familien entdecken die Freuden kompetitiven Bergabrollens. Im Grunde alles eine Sache der Organisation. Sie hat einen Namen: „Ihr könnt mich Willi nennen.“

Von David Staretz Fotos Andreas Riedmann



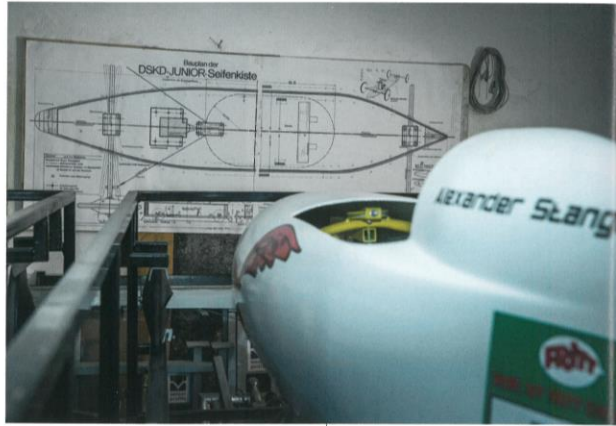
Die Grundschule des Autofahrens, wir haben sie alle praktiziert. Räder vom Kinderwagen, Bretter vom Hof, Lenkung per Seilzug, Hebelbremse direkt. Aufwand gering, Spaß elementar.

So ähnlich war auch die Grundlage von Wilhelm Absenger vor zehn, elf Jahren, als ihn ein befreundeter ÖAMTC-Funktionär um Ausrichtung eines Kinderspektakels auf Rädern bat. „Als ich im Internet recherchierte, staunte ich, was es international für eine Szene gibt.“

Der ehemalige Speedboat-Racer und Blockhaus-Fabrikant machte sich ans Werk, fand Sponsoren und Teilnehmer, richtete einige Rennen aus, und als man anderweitig die Freude am Veranstalten verlor, „musste ich eben allein weitermachen“. Schließlich war er Firmen und begeisterten Teilnehmern im Wort. Was tut der Österreicher in der Not? Er gründet einen Verein.

GIRLS MIT GEFÜHL Um es kurz zu machen: Mit Kontaktfreude und Talent zur Vernetzung hat es „der Willi“ oder „der Onkel Willi“, wie ihn die ganz jungen Pilotinnen und Piloten respektvoll nennen, zu einer österreichweiten Institution familiärer Wochenenden gebracht. „Alle haben was davon. Der Vater macht das Feintuning, die Mutter das Catering, der Sohn steht sowieso im Rennfeber und die Schwester schmolzt nicht gelangweilt am Handy, weil sie nämlich selber mitfährt“. Und das oft besser als der Bruder. „Mädchen fahren eine weichere Linie, versuchen bei bombierten Fahrbahnen nicht, die Mitte zu erklimmen, sondern bleiben in der Senke. Mit aggressiver Fahrweise erreicht man nicht viel; jedes Lenkmanöver nimmt Tempo raus. Und was man gleich nach dem Start an Schwung verliert, bekommt man nie mehr drauf.“

Dank solcher Analyse, meint man, müsste das eine klare Angelegenheit für fahrerische Talente sein. Doch viele winzige Faktoren spielen mit, von Kugellagern über Aerodynamik bis hin zum höheren Gewicht, denn dies ist meist von Vorteil. „Was man da erlebt! Großväter, die den Enkeln fünf Kilo Steinbrocken ins Auto schmuggeln. Aber das Glück währt nur kurz, bei der Abwaage kommt alles raus.“ Auch die Mädchen tricksen gehörig, vor allem die siebzehn-/achtzehnjährigen. „Drei Tage vor dem Rennen nehmen sie Entwässerungspillen und fasten,



Planwerkstatt. Sieht aus wie eine Hexenküche aus der FI, ist aber völlig antriebslos. Dennoch bekommt man eine Ahnung davon, dass Herr Absenger einmal ein Top-Motorboot-Racer war.

ehe sie zur Abwaage schreiten. Mittels offizieller Metallgewicht-Zugaben wird das Auto samt Pilotin bis ans Regelgewicht gebracht und versiegelt. Aber dann essen und trinken die Mädchen, so viel sie können – das bringt bis zu drei Kilo Übergewichtsvorteil gegenüber Gegnern.“

AUCH NACH DEM STIMMBRUCH Es gibt vier Rennklassen: Rookies von sieben bis zwölf Jahren, Masters von zwölf bis 18 Jahren, Elite-XL-Klasse von 13 bis 18 Jahren und, neu, eine XL-Klasse für die Generation 18 plus (mit mindestens drei Jahren Vereinsnachweis). Absenger: „Es hat oft Tränen gegeben nach dem letzten Rennen, denn in den möglicherweise zehn Jahren Seifenkistenrennen haben sich Freundschaften gebildet, die man nicht von einem Tag auf den anderen aufgeben wollte. Also fand die erweiterte Klasse hohen Zuspruch. Irgendwann hört sich das dann von selbst auf. Doch wir haben noch 30- bis 35-jährige Fahrer.“

Der Beitrag für eine Rennsaison mit sechs bis sieben Rennen beträgt 180 Euro, der Verein trägt alle Kosten für Austragung und Versicherung, jeder Teilnehmer bekommt einen Pokal, auch das Mittagessen sei obligat, sagt Willi. „Und ich bin ständig erreichbar für alle Wünsche und Sorgen, die Kinder rufen mich auch außertourlich an, oft fühle ich mich wie eine psychologische Anlaufstelle, vor allem bei den Schlüsselkindern.“



FOTOS: ANDREAS REHMANN



Sitzprobe

Die XL-Zigarre ist etwas über zwei Meter lang, und man schiebt sich hinein wie die Patrone in den Lauf. Vorne erfühlt man die Bremsplatte, in den Händen hält man die Metallstummel der Seilumlauf-Lenkung, die sich erstaunlich leichtgängig und doch sensibel anfühlt. Der Kopf ruht im Helm genau in der passenden Ausnehmung, man ist demnach perfekt eingepasst zwischen Wohlgefühl und Bangigkeit. Die Fahrbahn ist weit vorne zu erahnen, man richtet sich nach ihren Rändern. Die Faszination des Speed-Liegens in der Zigarre ist enorm, der Rücken spürt jedes Blättchen auf der Fahrbahn. Jetzt bloß nicht ans Aussteigen denken, denn das ist eine ganz andere Geschichte.



Selber verfügt er über eine wunderbare Familie, sagt er, die Frau hilft bei der Administration und der eine Sohn, der eine hohe Position bei Steyr hat, macht die technische Abnahme.

„Unsere Prinzipien: Safety first. Und dann der Spaß. Wir wollen die Kinder wegholen von den Computern, ihnen am Wochenende ein spannendes Ereignis mit Familienzusammenhalt bieten. Wir machen auch Workshops in den Schulen, stellen auch Ratschlag und Materialien zum Selbermachen zur Verfügung. Das geht hin bis zu Incentives. Firmenrennen haben wir als großen Erfolg erlebt.“ Schließlich sei es nicht nur die billigste, fröhlichste, sondern auch die umweltfreundlichste Art, Auto-Rennsport zu betreiben.

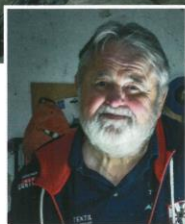
BOLIDEN IM REGAL Der Werkraum in dem Gehört unweit seines Wohnortes und Vereinsitzes erinnert auf den ersten Blick an einen Ruderverein. Die Boliden sind sorgfältig in Spezialregalen aufgebockt, sortiert nach den Spanplattenmodellen der Rookie-Klasse und nach den Epoxidharz-/Glasfaser-Torpedos der höheren Klassen. Perfekte Lackarbeiten, bunte Sponsoren-Vielfalt. „Große Firmentreue herrscht. Fritt ist seit zehn Jahren dabei, Waldquelle seit acht.“ Die haben acht Kisten im Laufen. Und man gibt uns erfreuliches Feedback – das ist schließlich Werbung, die rein positiv besetzt ist.“

Im Nebenraum ist gerade Laminierarbeit im Gange, denn Herr Absenger organisiert nicht nur Verein, Geldgeber und Veranstaltungen, sondern stellt auch die Fahrzeuge eigenhändig her, streng nach den offiziellen Baurichtlinien. Auf seine kompakte Lenk- und Bremsinheit ist er besonders stolz; die Umlenkrollen können präzise gespannt werden, um die Stempelbremse mit den Bremsgummis der Firma Welser benedict ihn das Ausland, und mit Freude zeigt er die Lieferung an NKE-Kugellagern. „Wir fahren mit trockenen Lagern. Es gibt verschieden streng eingestellte Lager, die lockeren laufen schneller. Idealerweise werden sie zwischen den Rennen ausgebaut und in Öl eingelegt. Vor dem Rennen werden sie mit Bremsflüssigkeit gereinigt und eingebaut. Wer einfettet, verliert am Ende des Laufs mindestens zwanzig Meter gegenüber unseren Lagern.“

RENNEN MIT MASS Wie wird nun eigentlich gefahren? „Gemessen wird mit elektrischer Auslösung. Meistens sind es Einzelstarts, bei



Boliden in Stapelformation. Erfrischend bunt das Arrangement. Sponsorbedingt, denn es geht professionell zu in der Welt des Willi Absenger.



den Derbys fallweise auch zwei oder mehr Starter pro Lauf, um die Organisation zu schaffen.“ Es gibt fantastische Strecken, besonders anspruchsvoll ist jene in Kematen, wo es auch ein schnelles Bergaufstück gibt, gut für Tempo 50. „Viele Gemeinden wollen sich bewerben. Aber wir dürfen es nicht überreiben. Sechs bis sieben Rennwochenenden sind genug. Schließlich geht es um Spaß, nicht um übersteigerten Ehrgeiz. Wenn gleich es ernsthafte Könnner gibt. Absenger: „Zu neunzig Prozent zählt der Fahrer, das Gefühl für die Fahrbahn. Man muss die Strecke lesen können. Der junge Alexander Manhalter, als er noch bei uns in der XL-Klasse fuhr, ging mit seinem berühmten Großvater Sepp die Strecke ab, sie besprachen jeden Meter. Das hat sich ausgezahlt. Er gewann so viel, dass die Gegner fast resignierten.“

WELTKISTENMEISTERSCHAFT Heuer ist das Jahr des Durchbruchs. Erstmals richtet Willi Absenger die Weltmeisterschaft aus, im August auf dem Red-Bull-Ring in Spielberg. Dies sei ausdrücklich keine Red-Bull-Veranstaltung: „Wir müssen alles zahlen. Bis hin zum Pagodenzelt der Caterings. Wir stellen auf Transponder-Zeitnehmung um, müssen das Mittagessen und Getränke stellen, alles zusammen müssen wir 60.000 Euro aufbringen. Zwei Drittel haben wir beisammen, der Rest ist Hoffnung. Die Strecke ist natürlich fantastisch, wir fahren gegen die Richtung, von Flatschach weg. Drei Amerikaner haben bereits zugesagt, die Deutschen mussten wir kontingentieren, sonst gehen wir numerisch unter ...“

TERMINE

Österreichischer Seifenkisten-Cup

Rookie, Master, Elite XL und offene Klassen

- 7. Mai**
Zellern Cup-Wertung
- 21. Mai**
Kematen/Ybbs Cup-Wertung
- 4. Juni**
Stift Ardagger Cup-Wertung
- 18. Juni**
Sonntagberg Cup-Wertung
- 6. August**
Armstetten O-Staatsmeisterlauf
- 24.-27. August**
Spielberg Soapbox Weltmeisterschaft
- 15.-17. September**
Mettingen/D 19. Europameisterschaft

www.austria-seifenkiste.com

FOTOS: ANDREAS BIEDMANN