

Wer hat nicht schon den atemraubenden Schußfahrten oder den rasanten Schwüngen der Skiläufer im Wintersporturlaub zugesehen und dabei etwas resigniert vor sich hingemurmelt: „Ja, wenn man das auch im Sitzen machen könnte ...!“ Diese Stoßseufzer weniger passionierter oder auch älterer Wintersportler, denen bei ehrgeizigen Versuchen, es den Ski-Kanonen gleichzutun, sehr schnell die Knie weich wurden, scheinen nicht ungehört verklungen zu sein. Mit dem Werbeslogan 'Eine Spur im Schnee' wurde nämlich im Winter 1951/52 ein neues Wintersportgerät propagiert, das Schußfahrten an durchaus steilen Hängen — auch im Sitzen ermöglicht.

'Sitzen' wohlgemerkt nicht als verfrühtes und unbeabsichtigtes Ende einer Abfahrt, das selbst von dem nichtbayerischen Betroffenen meist mit dem gutbayerischen 'Kruzitürken' kommentiert wird. Nein, bei dem neuen schneesicheren Fortbewegungsmittel, das unter der Bezeichnung 'Skibob' auf den Wintersportmarkt gebracht worden war, gab es keinen 'Stehplatz', man war auch nicht mehr von seinen mehr oder weniger weichen Knien und schon gar nicht von den anfangs immer so uneinigen Ski-'Brettln' abhängig, sondern plötzlich kam es ganz auf einen normalerweise wenig geachteten und nur von Goethe im 'Götz von Berlichingen' halbwegs literarisch hoffähig gemachten Körperteil an! Die Wiege des neuen Sportgerätes stand im oberbayerischen Kiefersfelden. Als 'Väter' bekannten sich der rheinische

Ski-Bob-

Architekt Ernst Reiss-Schmidt, der die Idee hatte, sowie der Kiefersfeldener Wagnermeister Georg Gfäller und dessen Sohn, die die Idee in die Tat umsetzten.

Beim Skibob handelt es sich um eine Kombination von Rodel, Ski und Fahrrad. Er wird in zwei Größen hergestellt, und zwar mit einer Länge von ca. 1,70 m für Erwachsene und 1,10 m für Jugendliche. Das 'Chassis' besteht aus einem tropfenförmig gebogenen, nach hinten fast spitz zulaufenden Eschenski, der später bei der Weiterentwicklung durch einen doppelten Stahlrohrrahmen ersetzt wurde. Im vorderen Drittel des tropfenförmigen Rahmens befindet sich die Lenkstange, in der Form ganz wie beim Fahrrad; an ihrem unteren Ende ist in federnden Metallgelenken der Führungsski angebracht. Sowohl der Führungsski als auch der im hinteren Drittel zwar federnd, aber starr montierte längere Hauptski sind mit Hohlkehlung und Stahlkanten versehen. Am Rahmen über dem Hauptski sind beiderseits Fußrasten vorgesehen, und im Schwerpunkt darüber ist in einer Höhe von etwa 55 cm mit einem verstellbaren Fahrradsattel für die schon mehrfach erwähnte Sitzgelegenheit gesorgt.

An die Bequemlichkeit wurde auch insofern ge-

die grosse Mode

dacht, als das ganze Gerät in der Ausführung für Erwachsene nur 8 kg schwer ist, also auf der Schulter verhältnismäßig leicht auf alle Berge und Hänge getragen werden kann. Weitere 'Marscherleichterung' kann dadurch erreicht werden, daß man Lenkstange und Sattel abnimmt und — soweit es sich bei den Besitzern um Damen handelt — der Begleitung aufbürdet. Die Freunde und Befürworter des Skibobs rühmen seine Wendigkeit und Schnelligkeit — erreichte man doch Geschwindigkeiten um 90 km/h —, die leicht erlernbare Bedienung, denn Unterricht oder Lehrgänge erübrigen sich für den perfekten Radfahrer, und nicht zuletzt auch die geschätzte Eigenschaft, ohne zusätzliche Ausrüstung oder besondere Präparierung immer startklar zu sein. Da man den Skibob etwa wie einen Rodel fährt, kann man ihn in fast allen Geländearten benutzen. Nur bergauf versagt er, da muß man ihn — genau wie den Rodel und zum Teil auch die Skier — halt tragen.

'Die eine Spur im Schnee' brauchte sich von den ersten Gehversuchen des Skibobs an über mangelndes Aufsehen und Interesse in der Öffentlichkeit nicht zu beklagen. Prominente des Sports und auch des Films ließen sich auf dem 'Skifahrrad' fotografieren, ein gefundenes Fressen für die meisten Illustrierten. Ja, bereits am 28. Januar 1951 konnte der Chronist stolz das erste Rennen auf Skibobs in Kiefersfelden, das Alois Eggenbacher gewann, in den An-



Mit dem 'Schneefahrrad' am Steilhang — Skirodeln gewinnt immer mehr Freunde

Mit 90 km/h rasen geübte Skibobfahrer über die weißen Hänge. Der Skibob braucht keine Rodelbahn, ihm ist jedes Gelände recht (Bild oben). Die ersten Meisterschaften wurden wie beim Ski-Lauf als Abfahrts- oder Slalomlauf zwischen ausgesteckten Toren (Bild links) ausgetragen.

Reifmeier-Geländebob

schen Skimeister Günther Meergans durch die Tore flitzen sehen ...“

Die Streckenführung hatte hier und auch in der Folge durchaus Ähnlichkeit mit den Slalom- und Abfahrtspisten der Skiläufer. Um keine Zufälligkeiten entscheiden zu lassen, bestand der Wettbewerb meist aus zwei Durchgängen, und wer nach den beiden Fahrten die beste Gesamtzeit erzielt hatte, war Sieger. Bei den ersten deutschen Skibob-Meisterschaften am 31. Januar 1954 in Fischbachau mußten der Titel-

gewinner, der Oberstdorfer Hans Bühler, und seine Rivalen sogar drei Durchgänge überstehen. Ein Jahr später kam bei den deutschen Meisterschaften eine weitere, fast kurios anmutende Neuerung hinzu. In den Wettkampfausschreibungen hieß es nämlich: „Auf der Abfahrtsstrecke ist erstmalig zur Vermeidung von Unfällen eine Pflicht-Stopstelle eingerichtet. Nichtbefolgung hat Disqualifikation zur Folge!“

Skibobs hinter Motoren

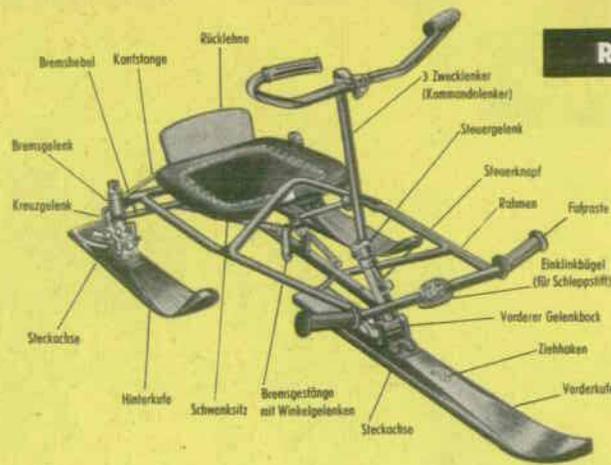
Nun, es schien, als sollte sich der Siegeszug des Skibobs überhaupt nicht stoppen lassen. Alle Wochenschaun befaßten sich mit ihm, und in den Tonfilmen 'Ich hab mich so an Dich gewöhnt' bzw. 'Karneval in Weiß' wurde er zu einem begehrten Requisit. Und da anscheinend zur Popularisierung in der heutigen Zeit immer eine gewisse Portion Nervenkitzel gehört, zog man am 22. Februar 1953 in Kiefersfelden das erste Skibob-Jöring der Welt auf — ein Motorradrennen, bei

dem der Motorradfahrer einen bemannten Skibob als Anhänger mitzuziehen hat. Auf einem 500 m langen Oval, dessen Schneeuferlage halbwegs festgewalzt war, kämpften 48 Fahrer in zehn verschiedenen Klassen um die Siegespalme. Der beabsichtigte Zweck wurde allerdings kaum erreicht, denn die meisten Zeitungen vermerkten zwar in ihrer Berichterstattung die siegreichen Motorradfahrer, die Skibob-Anhänger ließen sie dagegen größtenteils unter den Tisch fallen. Vielleicht war es Oberflächlichkeit der Reporter, vielleicht handelte es sich dabei aber auch um die Überlegung, daß der sportliche Erfolg vor allem dem Bemühen und der Leistung des Motorradfahrers entsprungen war, während der Skibob eben nur ein Anhängsel sein konnte.

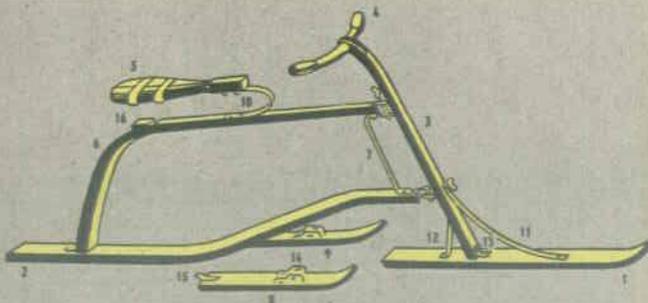
Skikanonen testen das neue Sportgerät

Nicht sehr optimistisch äußerten sich auch bekannte Skikanonen, wenn man sie nach Testfahrten über die sportliche Zukunft des Skibobs befragte. Besonders beanstandeten sie die Schwierigkeit, den einmal ins Schwingen geratenen Skibob wieder zu beruhigen; auch mußte er bei hoher Fahrt ruhiger in der Spur bleiben, meinten sie. Andere waren vorsichtiger mit ihrem Urteil und sagten, das neue Sportgerät sei noch nicht richtig durchkonstruiert, man müsse eben abwarten. Auch Deutschlands bekannteste Skifahrerin, Mirl Buchner, verhielt sich mit ihrem ersten Kommentar „Des ist fei lustig ...“ ziemlich diplomatisch, im Gegensatz zu jenen, die sich sehr unverblümt äußerten: „Eine nette Viecherei — aber kein Sport!“

Anderenorts versuchte man daraufhin, die Kiefersfeldener Erfindung zu verbessern und weiterzuentwickeln. Im benachbarten Österreich — wo man behauptet hatte, so etwas wie Skibob hätte es vereinzelt schon vor 40 Jahren gegeben — nannte man den Skibob einfach 'Sitz-Ski' und gab dem Fahrer zusätzlich zwei kurze Gleitskier am hinteren Ende mit Bremskratze an die Füße. Die Füße hatten ja bisher auf den Fuhrasten 'gerastet', wenn sie nicht stemmend oder bremsend als Kurvenhilfe herangezogen wurden. Standen nun bei diesem Salzburger Modell dem Fahrer vier Gleitflächen zur Verfügung, so stellte sich eine Münchner Firma mit einem wieder anders gearteten Typ, dem 'Gelände-Bob', vor, der, dem Dreirad ähnelnd,



nalen des Sports festhalten. Und über die internationale Renn-Premiere auf dem Zugspitzplatt am 25. 11. 1951 ist zu lesen: „53 Teilnehmer meldeten sich am Start, darunter österreichische Olympiakandidaten unter Leitung von Toni Seelos und viele andere Bekannte wie Mirl Buchner-Fischer, Sopherl Gruber usw. Unter eifriger Beobachtung von Film-, Presse- und Rundfunkvertretern begann am letzten Sonntag, 13 Uhr, auf einer 1300 m langen Strecke mit rund 30 Toren am Platt das Skibobrennen. Hinter dem Vorläufer Georg Gfäller jun. startete als erste die österreichische Weltmeisterin Dagmar Rom. Wie die schneidige Mirl Buchner-Fischer wurde auch die Weltmeisterin von der Kiefersfeldenerin Sopherl Gruber mit ihrer rasanten Fahrweise geschlagen; diese ging mit der Zeit von 1:21,1 als Siegerin hervor. Bei den Herren konnte die absolute Bestzeit mit 1:12,0 der Sieger Johann Bühler aus Oberstdorf erreichen. Elegant konnte man sogar auch noch mit einem Skibob den vierfachen deut-



'SITZ-SKI' nennt eine Salzburger Firma ihr aus Holz gefertigtes Ski-Bob-Modell:

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 1 Vorderski | 8 u. 9 Fuß-Ski |
| 2 Hinterski | 10 Sattelfeder |
| 3 Steuersäule | 11 Druckfeder |
| 4 Lenker | 12 Stützwinkel |
| 5 Sattel | 13 Scharniere |
| 6 Bügel | 14 Bindung |
| 7 Verbindungswinkel | 15 Bremskratzer |
| | 16 Gummi |

IMMER NEUE MODELLE werden auf den Markt gebracht. Im Bild oben: Bob-Weltmeister Nieberl mit dem neuen 'Rei-Mü'-Bob, einer Fünf-Kufen-Version, bei der durch sinnreiche Hebelwirkung die Skikufen schräg gestellt werden können. — Im Bild Mitte der 'Super-Skibob' von Hans Bauer, der einen richtigen Motorradlenker und eine über Bowdenzüge steuerbare Heckflosse besitzt. Mit Geschwindigkeiten von über 100 km jagten die Fahrer beim Skibob-Jöring hinter Motorrädern her. Diese Abart des Skijörings erfordert höchste Fahrkunst.



drei Gleitskier besitzt. Als besonderer Vorteil wird die Bremse des allerdings 15 kg schweren Bobs gepriesen. Sie wirkt durch Zurückziehen des Lenkers über Federn auf die beiden hinteren Gleitskier, die sich daraufhin nach innen verkanten — d. h. schrägstellen — und in die bekannte 'Schneepflug'-Stellung gehen. Das Problem des Bremsens, Geschwindigkeits-Regulierung ist überhaupt das brennendste bei der Skibob-Abfahrt. Beim Ski-Lauf kann der Fahrer durch Gewichtsverlagerung, Ski-Verstellung oder 'Verkanten' sich blitzschnell den Gegebenheiten des Geländes anpassen, denn seine Verbindung zum Boden wird ja durch die Gelenke in Knöchel, Knie und Hüfte weitgehend regulierbar. Beim Skibob

dagegen ist diese Verbindung durch das Sitzgerät im wesentlichen starr.

Natürlich müssen alle Verbesserungsbestrebungen als harmlos angesehen werden, wenn man aus dem Ausland hört, daß skibobähnlichen dreikiefigen Konstruktionen noch — eine 100 PS entwickelnde Strahltriebwerke mitgegeben wurde! Dadurch konnte nicht nur ein Bergaufgleiten, sondern auf der Ebene sogar eine Geschwindigkeit bis zu 120 km/h erreicht werden. Allerdings wollte der französische Konstrukteur M. Nerou damit nicht 'Seiner Majestät, dem Winterkurgast' ein neues Plaisir bereiten, sondern die in den Bergen noch üblichen Pferde- und Hundeschlitten ersetzen.

B. Schmidt-Hildebrandt



KEIN MEISTER ist auch beim Skibob vom Himmel gefallen, aber mancher von dem schnellen Sportgerät, dessen Beherrschung im Gelände langes Training verlangt. Die Stürze sehen aber meist gefährlicher aus, als sie sind, zumal die Skibobs ja so leicht wie möglich gebaut werden. Die wachsenden Zuschauerzahlen bei Skibob-Veranstaltungen lassen die Beliebtheit dieses neuen Sportgeräts deutlich erkennen.

