

Fußballerischen Leckerbissen

Mittwochabend f Torjagd gehen

bissen wartet völlig überraschend der
upheim auf. Am Mittwoch empfangen
itungsgebiets die tschechoslowakische
tschaftsspiel im Olympiastadion. Um 19
rtie anpfeifen, die Fußballfreunde aus
nit die Kosten für diesen attraktiven

rags allerdings ist die Fußballmann-
schaft, die schon in allen Weltkontinenten
espielt und unzählige Erfolge erzielt hat.
lf CSSR-Meisterschaften – zuletzt 1982
stehen zu Buche, viermal wurde der
andespokal gewonnen. Im Europapokal
reichten die tschechoslowakischen Kik-
er viermal das Viertel- und einmal das
albfinale, schalteten im UEFA-Pokal ne-
nem dem VfB Stuttgart so bekannte Grö-
en wie FC Everton, Glasgow Rangers
nd Ujpest Dozsa Budapest aus.

Bekannteste Namen der Fußballabtei-
ng dürften zweifellos Josef Masopust,
62 Europas Fußballer des Jahres, Svato-
luk Pluskal und der Kapitän der 62er-
izeweltmeisterschaft, Ladislav Noák,
sein. Aber auch Torhüter Ivo Viktor,
türmerstar Zdeněk Nehoda, František
ambacher und Jaroslav Netolička sind
ielen Deutschen noch vom Europamei-
erschaftsfinale 1976 in Erinnerung.

Gegenwärtig stellt Dukla Prag mit Jan
jala (35 Länderspiele), Ladislav Vizek
5), Petr Rada (vier), Stanislav Pelc (vier),
omáš Kříž (neun) und Karel Stromšík
ünf) gleich sechs aktuelle Nationalspie-
r, die aller Wahrscheinlichkeit nach
ich in Laupheim eingesetzt werden sol-
n. Kapitän der in weinrot-gelben Trikots
ielenden Prager Elf ist der 32jährige
lympia-Sieger von Moskau, Oldřich
ott, Trainer der frühere Internationale
adislav Novák, der schon sechs Jahre als
rainer in Belgien gearbeitet hat (in Loke-
n, Beerschot und Antwerpen).

Doch für die ruhmreiche Vergangenheit
rer Vorgänger können sich die heutigen
rager Armeesportler nichts kaufen. Ge-
en den FV Olympia Laupheim, der nur
estreb sein wird, die Niederlage in Gren-
n zu halten, müßten sie eigentlich auf
orjagd gehen. Die Zuschauer im Olym-
piastadion würden es den Gästen von der
oldau danken.

g im Pokal gegen Rot/Rot

n neue Spieler -Aufsteiger Ay

chrade besonders darauf an, daß das
erständnis zwischen den verschiedenen
anschaftsteilen besser funktioniert.
or allem die Mittelfeldakteure sind ge-
rdert. Gegen Ulm versäumten sie es, ih-
Stürmer ausreichend zu unterstützen
nd mit Flanken zu versorgen, so daß die
upheimer zu sehr in die Defensive ge-
ängt wurden.

In Ay haben die Olympianer die Gele-
nheit, das Mannschaftsspiel zu testen,
e sie am kommenden Samstag in der
sten Runde des württembergischen Po-
ls gegen FV Rot/Rot erstmals voll zur
iche gehen müssen.

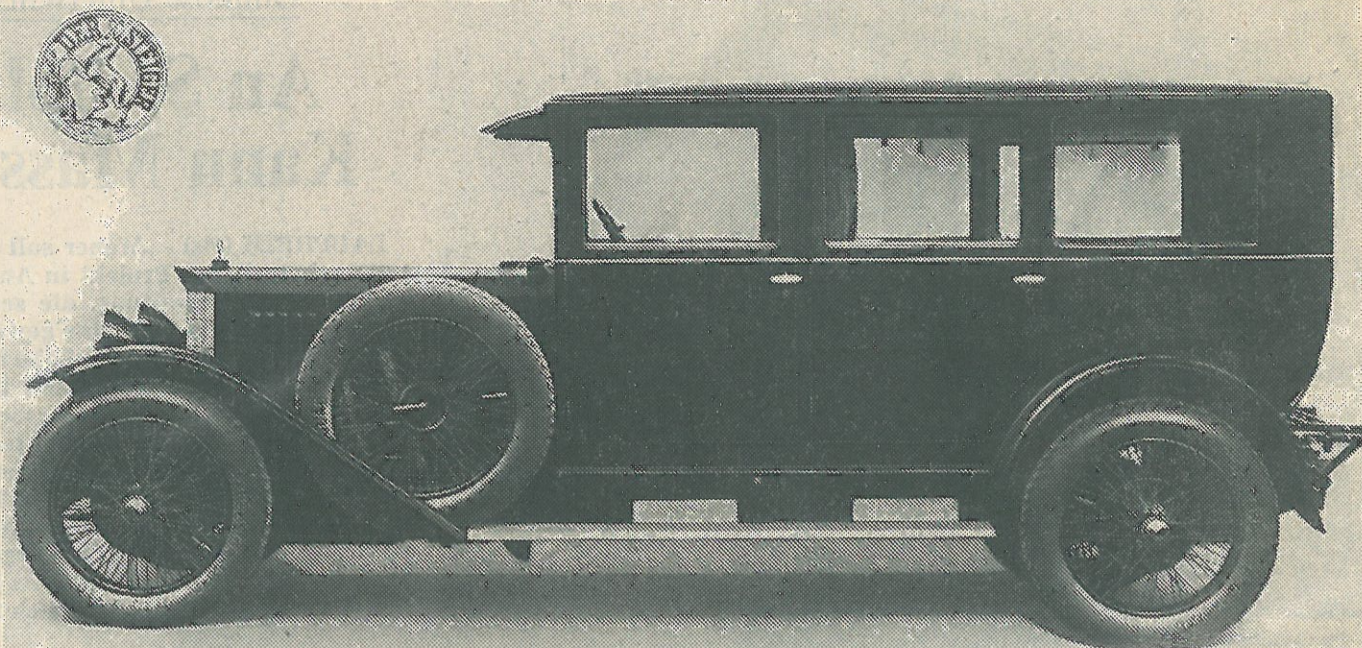
Telefonseelsorge Ulm/Neu-Ulm, Tele-
n 07 31 / 1 11 01 oder 1 11 02.

Beratungsstelle für werdende Mütter
aritasverband Württemberg): Ulm, Mi-
elsbergstraße 5, Telefon 07 31 / 6 08 68,
prechstunde montags von 15 bis 17 Uhr
nd nach Vereinbarung; Außenstelle Bi-
rach, Kolpingstraße 43, Telefon 0 73 51 /
51, Sprechstunde dienstags 9 bis 11 Uhr
nd nach Vereinbarung.

Mobiler Sozialer Hilfsdienst für hilf-
edürftige Personen im Kreis Biberach,
SHD – ASB KV Biberach, Telefon
73 53 / 25 00.

Beratung für Suchtkranke und Sucht-
fährdete: Am Montagnachmittag bietet
e Psycho-soziale Beratungsstelle Bibe-
h im Katholischen Gemeindehaus in
upheim eine Beratung für Menschen
i, die Schwierigkeiten im Umgang mit
lkokol, Medikamenten oder Drogen ha-
en. Gesprächstermine nach vorheriger
lefonischer Anmeldung unter der Ruf-
ummer 0 73 51 / 79 16.

Kreuzbund: Die Kreuzbundgruppen
upheim sind unter Telefon 0 73 92 /
23 (Hubert Aich) zu erreichen; Mitt-
och, 19.30 Uhr, Zusammenkunft im Ka-
olischen Gemeindehaus.



Der „klassische“ Steiger mit hauseigener Neuer-Karosserie – eine geschlossene Mixtur aus Limousinen- und Pullman-Version. Auf dem Werksfoto oben links das Firmenwappen, der kletternde Steinbock.

Werksfoto: Archiv Pysik

„...das ganze Jahr zufrieden!“

Besonderheiten gab es zur Genüge
beim in der Fachwelt und der Kund-
schaft schnell akzeptierten „Steiger“.
In der Regel dienten die „Extras“ der
Bequemlichkeit des Fahrers, so daß
der seinerzeitige Werbespruch wahr-
scheinlich voll berechtigt war: „Fährst
Du einen Steiger aus Burgrieden, bist
du das ganze Jahr zufrieden.“ – Na bit-
te! Motor und Getriebe konnten sich
im direkten Vergleich mit der Konkur-
renz tatsächlich sehen lassen, doch wie
sah es mit den übrigen Bauteilen aus?
Das kräftige und doch recht leichte
Stahlblech Fahrgestell, selbstverständ-
lich wie die meisten anderen Baugrup-
pen auch in Burgrieden gefertigt, wies
keine Besonderheiten auf. Vorne ruhte
es in langen Halbelliptikfedern, die
Hinterachsabfederung erfolgte durch
die in dieser Zeit beliebten Auslegefe-
dern, die sogenannten Cantilever-Fe-
derung. Sie wiesen die beachtliche
Länge von 140 Zentimetern auf.

Ein Problem bis zur Einführung der
Vierradbremmen 1924 waren die Brem-
sen. Die Fußbremse wirkte als Innen-
backenbremse auf die Getriebehaupt-
welle, die Handbremse per Seilzug auf



**DIE „STEIGER“
AUS BURGRIEDEN**
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 9

beide Hinterräder, die – wie später
auch die Vorderradbremmen – mit auf-
fallend großen Bremsstrommeln aus-
gestattet waren. Nach Einführung der
Vierradbremse wirkte die Fußbremse
auf Vorderräder und Getriebe. Damit
wurde auch eine Änderung der Vorder-
achse notwendig, und die bisherige
Faustachse wurde durch eine Gabel-
achse ersetzt. Dabei wurden die
Bremskabel durch die hohlgebohrten
Achsschenkelbolzen geführt und liefen
dann über Rollen zu einem Bremsaus-
gleich.

Die Sport- und Rennwagen wurden
ab 1924 mit Halbelliptikfedern hinten
ausgerüstet. Bei der Lenkung handelte
es sich um eine Schraubenspindellen-
kung, das Lenkgetriebe war mit dem
tischförmigen Kurbelgehäuseoberteil
verschraubt. Für die Unterbringung
von Werkzeug und Ersatzteilen hatte
man sich bei Steiger eine originelle Lö-
sung einfallen lassen, indem man die
Stirnwand hinter dem Spritzschutz

zum Innenraum als Schränkchen aus-
gebildet hatte. Beim Öffnen der Motor-
haube wurden etliche Schubfächer zu-
gänglich.

In der Normalausführung wurde der
Steiger mit einem Radstand von 3000
mm und einer Spurweite von 1350 mm
geliefert. Das Fahrgestellgewicht mit
Motor belief sich auf 1050 Kilo, mit of-
fener, viersitziger Tourenwagenkaros-
serie wurde ein Gewicht von 1350 Kilo
angegeben. Daß es allerdings auch
möglich war, wesentlich schwerere
Fahrzeuge auf die englischen Rudge-
Drahtspeichenräder zu stellen, belegt
das einzige noch existierende Steiger-
Auto, das dem Briefmarken-Konsul
Hermann Sieger in Lorch gehört: Es
wiegt knapp 1800 Kilo mit Hardtop.

Die Höchstgeschwindigkeit gab das
Werk für den serienmäßigen Touren-
wagen bei 50 PS mit 95 bis 100 Stun-
denkilometer an, der zehn PS stärkere
„11/60“ erreichte 110 km/h Spitze.

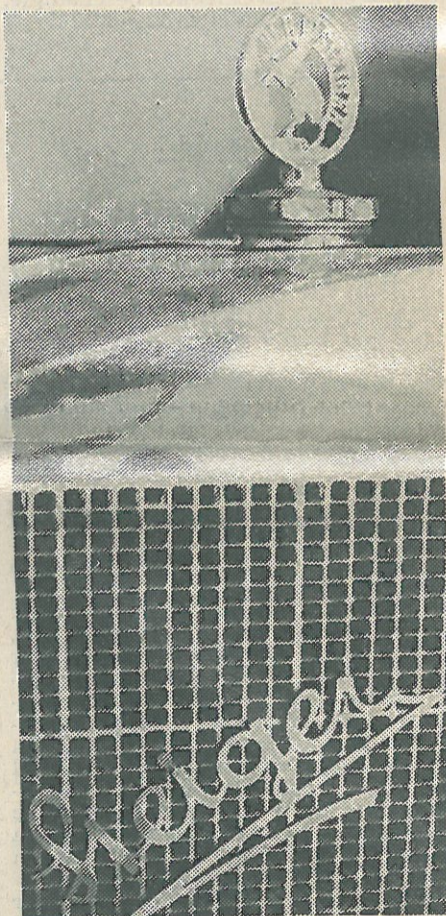
Dieses größere Modell, wie auch der
bis 1924 gebaute Sportwagen, hatten
durch eine 75-Millimeter-Bohrung ei-
nen Zylinderinhalt von 2824 Kubikzen-
timeter, wobei der Hub mit 160 Milli-
metern beibehalten worden war. Die
Drehzahlen stiegen durch diese Maß-
nahme von 2400 auf 3300 pro Minute.
Das reichte für die 20er Jahre allemal,
im Gegenteil: der Steiger war beinahe
schon übermotorisiert. Wie hieß es da-
zu in der Betriebsanleitung: „Die all-
gemeinen Straßenverhältnisse gestatten
nur auf kurzen Strecken das Über-
schreiten einer Geschwindigkeit von
70 bis 75 Kilometern, entsprechend ei-
ner Tourenzahl von 1750 bis 1850. Es
wäre also unrecht zu behaupten, daß
der Steiger-Motor im allgemeinen
Fahrbetrieb ständig mit hohen Touren
läuft.“ – Das waren Sorgen anno dazu-
mal! Heutzutage könnte man fast
schon meinen, unter 2000 Kurbelwel-
lendumdrehungen pro Minute fahre ein
Auto gar nicht erst an!

Im übrigen arbeitete die Steiger-Ma-
schine ausgesprochen sparsam, ver-
brauchte nach Augenzeugenberichten
in der Regel kaum mehr als zehn Liter
Benzin auf 100 Kilometer, und – das
wird Umweltschützer zufriedenstellen
– kann heute noch mit bleifreiem Ben-
zin gefahren werden, wie übrigens die
meisten Oldtimer. Damals war noch
keine so hohe Klopfestigkeit gefragt,
die heutzutage eben Bleizusätze erfor-
dert.

Dabei gab es zur „Steiger-Zeit“ noch
echte Probleme mit dem Tanken. Wohl
jeder Automobilist hatte zur Sicherheit
einige Fäßchen Benzin in der Garage
oder im Keller stehen. Die Überland-
fahrt wurde bei der spärlichen Tank-
stellendichte zuweilen zu einem Va-
banquespiel. Selbst bei frühen Renn-
einsätzen war es nichts Ungewöhnli-
ches, wenn sich der Beifahrer (die gab
es damals noch!) mit dem Benzinkan-

ster in der Hand auf den Weg zum
nächsten Depot machte. Insofern stell-
ten Rennen mit Benzinzuteilung – wie
heute in etlichen Wettbewerbsklassen
wieder – besondere Anforderungen an
Fahrer (um nicht zuviel Benzin durch
den Vergaser zu jagen) und Beifahrer
(wenn es dann doch nicht geklappt hat-
te). Die Steiger waren in dieser Bezie-
hung im positiven Sinne vorn dabei.

Wie die Autos mit dem legendären
Spitzkühler beim Publikum ohnehin
einen ausgesprochen guten Ruf genos-
sen! Apropos Spitzkühler – es wurde ja
schon angesprochen: Der Spitzkühler
mit der typischen vorspringenden Nase
war eine Entwicklung des Karosser-
riebauers Hans Neuer aus Ulm, der zu-
nächst in Burgrieden wirkte, sich spä-
ter in Ulm selbständig machte. Zuvor
waren die Steiger mit gewöhnlichem
runden Spitzkühler kaum von anderen
Fabrikaten jener Tage zu unterschei-
den; der eckige Spitzkühler jedoch ver-
paßte dem „Steiger“ ein unverwechsel-
bares Profil.



Und nochmals: Steiger-Wappen und
Schriftzug auf dem Kühler.

Foto: Emmenlauer

Ausweichmanöver ging doch nicht mehr gut

ACHSTETTEN - Rund 10 000 Mark
Schaden sind die Bilanz eines Verkehrs-
unfalles, der sich am Donnerstagmorgen
zwischen Achstetten und Ersingen in Hö-
he des Umspannwerkes der EVS ereigne-
te. Ein beim Umspannwerk haltender
Lastkraftwagen mit Anhänger war einem
in Richtung Ersingen fahrenden weiteren
Lastwagenfahrer vermutlich deshalb ein
Hindernis, weil er noch vor einem entge-
genkommenden Personenzug an dem
haltenden Lastzug vorbeifahren wollte.
Obwohl er auszuweichen versuchte, stieß

Nach zwei Jahren die mittlere Reife erworben

Haus- und Landwirtschaftliche Schule hat Schuljahr beendet

KREIS BIBERACH (bsz) - 38 Schülerinnen und ein Schüler traten dieser Tage an
der Haus- und Landwirtschaftlichen Schule im Berufsschulzentrum Biberach zum
mündlichen Teil der Abschlußprüfung der zweijährigen hauswirtschaftlich-sozial-
pädagogischen Berufsschule an. Sie waren mit dem Hauptschulabschluß oder einem
gleichwertigen Bildungsstand an diese Schule gekommen, um nach zwei Jahren die
Fachschulreife (mittlere Reife) zu erwerben. Es waren sicher nicht immer leichte
Jahre, denn jeder der einen qualifizierten Abschluß erreichen wollte, mußte hart