



Ein klassisches Automobil vor klassischer Kulisse: Ein Steiger-Sport vor dem Schloß Groß-Laupheim. Beachtenswert ist der Wasserbehälter auf dem Trittbrett, in dem Reserve-Kühlwasser mitgeführt wurde. SZ-Repro: Archiv Huber

## Ein Auto braucht „seinen“ Sound

Als sich die Wege Walther Steigers und Paul Henzes erneut kreuzten, waren mittlerweile nahezu acht Jahre vergangen. Nach seiner NAG-Zeit sollte Henze für die Automobilfabrik Martini, die Walther Steiger im schweizerischen St. Blaise bei Neuchâtel übernommen hatte, um hier weiter seinen Traum vom eigenen Auto zu verwirklichen, einen Wagen mit Vorderradantrieb entwickeln. Doch dazu kam es nicht mehr, weil auch über der Firma Martini-Steiger das Damoklesschwert der Liquidation hing. Die Geschäfte liefen schleppend, auch der Martini-Lizenzbau des 2,5-Liter-Sechszylinders von Wanderer fristete nur ein kümmerliches Dasein. Bevor Henze das neue Modell produktionsreif machen konnte, stellte Martini-Steiger die Automobilfabrikation völlig ein.

Zumindest belegt diese Episode, daß sich Henze wohl nicht im Streit vom Hause Steiger getrennt hatte. Im Gegenteil: Immerhin hatte er es ja runde sechs Jahre im Rottal ausgehalten. Der schon zuvor erwähnte Walter Bossert aus Blaustein – seinerzeit wohl einer der jüngsten Steiger-Fahrer mit seinen 15 Lenzen – erinnert sich noch heute gut an den Menschen Paul Henze, der die Szenerie auf dem Steigerschen Werksgelände anscheinend machtvoll beherrschte: „Der alte Herr Steiger ließ sich zwar auch hin und wieder mal blicken, doch der ‚Fachmann‘ für Detailfragen war – für alle deutlich erkennbar – eindeutig Paul Henze. Sein Wort hatte Gewicht.“ Die Aufgabenverteilung war also klar.

Wenn ein Steiger-Wagen seinerzeit zügig gefahren wurde, machte er schon von weitem durch sein „Gezwitscher“ auf sich aufmerksam, das beim Gaswegnehmen nicht zu überhören war. Dieses typische „Markenzeichen“ begeisterte auch die heimische Jugend, wie sich Laupheims Ehrenbürger Josef

Braun erinnert: „Wir haben uns immer gefragt, was wohl dieses Geräusch hervorrief, konnten uns aber keinen Reim drauf machen.“ Das konnten anscheinend auch viele Experten nicht, wohl aber Walter Bossert, der bei einem seiner vielen Besuche im Steiger-Werk einfach mal den Konstrukteur Henze darauf angesprochen hat. Bossert heute: „Henze zeigte mir schließlich eine Auspuffdrosselklappe, die bei Fahrten außerhalb geschlossener Ortschaften geöffnet werden konnte. Dann rührte der Steiger wie ein Rennwagen. An dieser über ein senkrecht stehendes Gestänge zu öffnenden Klappe hatte Henze eigens einen kleinen Trichter eingebaut, der beim Gaswegnehmen das Zwitschern hervorrief. Henze meinte einfach, ein Auto müsse auch seinen eigenen Sound haben – so etwas wie Charakter.“

Doch der geniale Paul Henze habe auch Fehler gemacht, gibt Bossert heute zu bedenken. Nicht allein die nur zweifach gelagerte Kurbelwelle gehörte dazu, auch die Kupplungsfedern erwiesen sich als zu schwach. Statt der

Kommentar nur noch mit 240-Millimeter-Lampen aus.

Mangelhafte Schmierung mit der böartigen Folge des „Kolbenfressers“, rutschende Kupplungen, glühende Bremsen, zu großes Ventilspiel – das waren weitere Mucken am Steigerwagen, den Walter Bossert 1919 am Ulmer Bahnhof das erstmalig gesehen hatte. Dieser Prototyp entflammte den damals 15jährigen auf der Stelle, und als er dann auch noch erfuhr, daß dieses Auto künftig quasi in der Nachbarschaft gebaut werden würde, stand sein Entschluß fest: Ein Steiger mußte her! Bosserts Vater, der offiziell als Käufer herhalten mußte, kam auf die Warteliste und erhielt schließlich im August 1920 den vierten Steigerwagen überhaupt – Fahrgestellnummer 504.

Am Rande: Genau um einen Wagen verfehlt haben sich dabei der bei der Endmontage anwesende Walter Bossert und Anton Scheller. Der heute noch in Laupheim lebende Scheller begann damals seine Lehre im Steiger-Werk – das Fahrzeug mit der Nummer 505 war das erste, an dem er kräftig mit Hand anlegen durfte.

Nach etlichen zwangsläufigen Kontakten mit den Steiger-Leuten, weil der Wagen wieder mal gestreikt hatte (Bosserts Kommentar: „Die Leute sagten immer: ‚Ach, Du schon wieder hier – komme gleich.‘“), stieg der heute 82jährige Bossert 1921 auf seinen zweiten Steiger-Wagen um – der erste hatte ihm denn doch zu arg zugesetzt. Mit diesem Fahrzeug war Bossert, der inzwischen auch vorzeitig die Führerscheinprüfung abgelegt hatte, wesentlich besser zufrieden. Später fuhr er übrigens auch einen Simson-Supra, ebenfalls eine Henze-Konstruktion.

Wie blauäugig man bei Steiger an die Automobilproduktion heranging, belegt folgende kleine Episode, die Bossert zum besten gab: Als er in seiner ersten Begeisterung für den Steiger nach Burgrieden gekommen war, um sein Wunschauto probefahren, mußten Walther Steiger und Paul Henze passen: Es gab außer dem Prototypen kein Fahrzeug, das man dazu hätte benutzen können!



### DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie  
von Mathias Bartels  
FOLGE 11

ursprünglich neun Federn stieg man im Hause Steiger später auf zwölf um. Und abermals Walter Bossert aus Blaustein wies im SZ-Gespräch auf eine weitere Schwachstelle hin: „Ich hab's damals dem Herrn Henze jedesmal gesagt, wenn ich ihn sah, daß die 170-Millimeter-Karbidlampen nur funzliges Licht ergeben, doch der entgegnete immer nur: Junge, so gutes Licht hast Du noch gar nirgends gehabt.“ Später Triumph des Walter Bossert: Schon kurze Zeit später lieferte das Steiger-Werk alle seine Autos ohne weiteren