

09-08-86

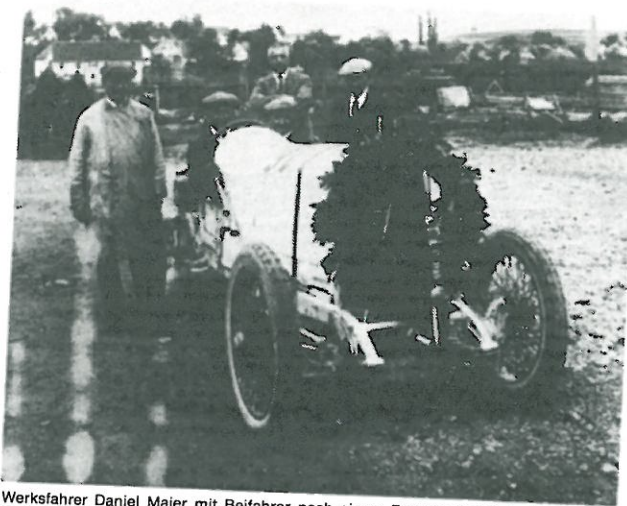
Gezwitscher, wenn der Steiger kommt

Prospektwerbung und Annoncen in überregionalen oder Fachzeitungen waren das eine Standbein der Steiger-Reklame, das andere war der Rennsport. Die Massenmedien waren noch jung 1920, als der erste Steiger-Wagen (Fahrgestell-Nummer 501) an den Laupheimer Arzt Dr. Franz Bullinger ausgeliefert wurde. Schon dieser erste Kunde war ohne Zweifel ein sportlicher Fahrer, denn wegen seines rasanten Fahrstils wurde er fortan der „Kurvendoktor“ gerufen. Rekapitulieren wir: 1920 war das Jahr des Kapp-Putschs, der Unruhen im Ruhrgebiet. Die Firma Junkers baute das erste Ganzmetallflugzeug, die Karriere des finnischen Wunderläufers Nurmi begann, der 1. FC Nürnberg wurde erstmals deutscher Fußballmeister. Max Planck entwickelte die Quantentheorie, und Gandhi startete seinen gewaltlosen Kampf gegen die britische Krone.

In dieser Zeit des Aufbruchs kam der im August erstmals ausgelieferte Steigerwagen wie gerufen, um mit der Konkurrenz aus Deutschland, aber auch aus dem europäischen Ausland den sportlichen Wettkampf aufzunehmen – schließlich war der „Steiger“ ja als Hochleistungsfahrzeug konzipiert worden. Schon im Folgejahr beteiligten sich Steiger-Fahrzeuge an verschiedenen Rennen, auch die ersten Werks-einsätze wurden verzeichnet. Dazu hatten sich Walther Steiger und Paul Henze, beide selber versierte Piloten, nicht eben die Namen mit dem schlechtesten Ruf an die Rot geholt. Die Steiger-Werkswagen räumten bei Wettbewerben kräftig auf.

Besonders beliebt bei der heimischen Jugend war das Biberacher Burrenwaldrennen von Mittelbiberach nach Schammach. Dorthin zog es beispielsweise regelmäßig den Laupheimer Heimatmuseumsleiter Josef Braun, der übrigens in späteren Jahren eine Zeitlang die Steigersche Villa bewohnte. „Wir hörten immer schon von weitem“, erzählte Josef Braun, „wenn ein Steiger kam. Das typische Gezwitscher beim Gaswechsel kannte damals in Laupheim jeder Bub. Mit dem Fahrrad sind wir damals in den Burrenwald geradelt, nur um die Fahrzeuge ein paar Sekunden lang an uns vorbeirauschen zu sehen. Die Steiger hatten in diesem Provinzrennen fast keine Konkurrenz.“

Rennen gefahren wurden fast schon so lange, wie Autos gebaut wurden. Am 22. Juli 1894 war es auf der 127 Kilometer langen Strecke zwischen Nanterre bei Paris und Rouen zur Premiere gekommen. Ein französischer Journalist hatte einen „Wettbewerb für Wagen ohne Pferde“ ausgeschrieben. Eine Vorprüfung über 50 Kilometer mußte in vier Stunden gefahren werden, was für die meisten Konkurrenten schon das Ende bedeutete: Nur 21 von 120 blieben übrig. Hauptlauf-Sieger Monsieur Lemaitre benötigte auf seinem Peugeot mit Daimler-3,5-PS-Motor sechs Stunden und 51 Minuten.



Werksfahrer Daniel Maier mit Beifahrer nach einem Rennen zurück in Burgrieden. Links Werkmeister Zeiler, hinten in der Mitte Oskar Steiger. SZ-Repro: Archiv Sieger

Weil auch Wirtschaftlichkeit mitgewertet wurde, mußte ein noch schnellerer Dampfswagen disqualifiziert werden. Er hatte 800 Liter Wasser verbraucht! Natürlich wurde in jenen Tagen noch nicht unterschieden in Alltagsfahrzeuge und Rennwagen. Zum Start fuhr man selbstverständlich mit demselben Gefährt, mit dem man am Wochenende darauf die Familie ins Grüne kutscherte.

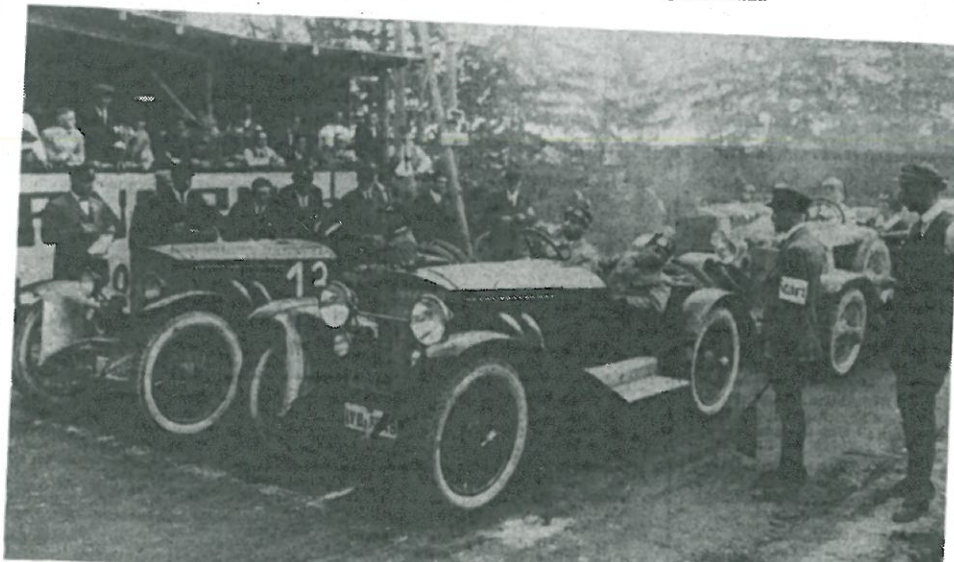
Das Rennfahrzeug des berühmten Lebemanns und Rennfahrers Graf Zborowski, ein Ungetüm mit einem 400-PS-Zwölfzylinder-Flugmotor aus einem englischen Bomber, hieß denn sinnfällig auch „Chitty-Chitty-Bang-Bang“. Nomen est Omen! Auch Fiat und viele andere renommierte Firmen bauten seinerzeit solch überaus erfolgreiche Riesen, bis dann für Grand-Prix-Läufe die ersten Hubraumbeschränkungen festgelegt wurden, um die ungemein benzinintensive und materialverschwendende Großmannsucht in den Griff zu bekommen. Eines aber stand auch fest: Der gnadenlose Wettbewerb hatte die Motorenentwicklung enorm auf Trab gebracht – zugleich allerdings die Risiken erhöht, denn die „Saurier“ wogen häufig nicht mehr als 1000 Kilogramm: ein Motor mit Rädern dran, ein Geschöß.

Hatte man die ersten Rennen noch unter dem Aspekt „Zuverlässigkeit“ ausgerichtet, so widmete man sich schnell schon dem Thema „Tempo“ schlechthin. Seltsamerweise hatten viele Menschen im Ersten Weltkrieg nur ihr Leben... und ihren Rennwagen gerettet, so daß bereits 1919 wieder die ersten Rennen veranstaltet wurden. Auch die „Monster“ erlebten noch einmal eine kurze Periode des Aufblühens, doch kam für sie schon bald mit weiteren Formeln das endgültige Aus. Abseits vom Grand-Prix-Sport, an dem sich die Firma Steiger nie beteiligte und der etwa dem heutigen Formel 1-Geschehen gleichzustellen war, gab es in erster Linie Kurzstrecken- oder Bergrennen, aber auch schon (oder noch) ausgesprochene Zuverlässigkeitsfahrten, vergleichbar den heutigen Rallyes – allerdings ohne Sonderprüfungen. Und Vergleiche mit Benzinlimitierung wurden gefahren. In all diesen Wettbewerben hielten die Steiger vorn mit.



**DIE „STEIGER“
AUS BURGRIEDEN**
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 18

Ebenfalls ein Journalist, der Amerikaner Gordon Bennett, sorgte dafür, daß 1904 auch in Deutschland erstmals offiziell ein Autorennen ausgetragen wurde – weil laut Reglement nach dem Mercedes-Erfolg in Irland das 5. Gordon-Bennett-Rennen in Deutschland stattfinden mußte (im Taunus rund um Bad Homburg übrigens). Später gab es dann die „Prinz-Heinrich-Fahrten“ und die „Herkomer-Fahrten“. Prinz Heinrich gilt – das nur am Rande – als Erfinder des Scheibenwischers. Langsam bildeten sich die ersten Spezialfahrzeuge heraus, die sich ihre Leistung über größeren Hubraum besorgten. Der legendäre „Blitzen-Benz“ – das erste Fahrzeug, das die 200-Kilometer-Barriere durchbrach – war solch ein „Kubik-Monster“, besaß einen Hubraum von 21,5 Litern – mehr als zwei Wischeimer! Und das bei nur vier Zylindern.



Spannung vor dem Start, der Beifahrer vergewissert sich noch einmal per Augenschein, daß alles in Ordnung ist. Diese Startszene mit unbekanntem Fahrern stammt vom Solituderennen für Sportwagen. SZ-Repro: Archiv Steinle