

Daniel Maiers Steiger bei der Zieldurchfahrt bei der Targa Florio 1924. Während dieses Rennens wurde eine Spitzengeschwindigkeit von 168 km/h gestoppt. Maier wurde schließlich 14. SZ-Repro: Archiv Sieger

## Für die Hilfe Dank der Mafia

Eines der größten Abenteuer für das junge Steiger-Rennteam war mit Sicherheit die Teilnahme an der „Targa Florio“ 1924, einem auf Sizilien seit 1906 ausgefahrenen Rundstreckenrennen über 432 Kilometer. Im Gegensatz zu vielen anderen, sogenannten „schwarzen“ Rennveranstaltungen nach dem Krieg, die nicht einmal für die primitivsten Sicherheitsvorkehrungen wie abgesperrte Straßen sorgen konnten, hatte der schwerreiche sizilianische Organisator, der sportbegeisterte Präsident des eigens 1913 für diese Veranstaltung gegründeten „Automobile Club di Sicilia“, Graf Vincenzo Florio, alles relativ sicher im Griff. Böse Zungen munkelten, die Mafia-Kontakte dieses Sizilianers hätten sogar dafür gesorgt, daß man die angereisten Rennteams unbehelligt gelassen habe: Nicht ein Diebstahl oder Überfall sei zu verzeichnen gewesen! Klar, daß der Streckendienst angeblich von Mafiosi übernommen worden sein soll...

Im Steiger-Werk hatte das Unternehmen „Targa Florio“ zunächst mit einem Paukenschlag begonnen: Die bereits geschilderte „Sabotage“ des Walter Steiger junior, der zusammen mit einem älteren Freund die Reifen der Werkswagen „entlüftet“ hatte, hatte die Steiger-Mannschaft um Stunden zurückgeworfen, so daß man auf dem Sankt-Gothard-Paß – weil man sich verspätet hatte – abends sogar noch in einen schweren Schneesturm geraten war. Denn das verstand sich von selbst: Angereist wurde natürlich nicht per Bahn, Schiff oder Lastwagen, sondern mit den drei Rennwagen – lediglich verstärkt durch zwei Begleitwagen mit Ersatzteilen. Da nun in allen Reifen die Luft fehlte und man nicht wußte, ob nur die Luft abgelassen oder auch die Schläuche zerstoßen worden waren, mußten sämtliche Reifen sicherheits halber gewechselt werden – eine umständlich und aufwendige Arbeit, denn Kompressoren gab es seinerzeit noch nicht im Werk, die das Aufpumpen per Fuß-Luftpumpe abgenommen hätten. Im Nachhinein erscheint die gehörige Tracht Prügel, die Vater Steiger seinem Sohn verabreichte, fast schon verständlich!

In Burgrieden begann also Ende April 1924, dem Jahr, in dem das Zehnmillionste Ford-Auto gebaut, das „Kommißbrot“ von Hanomag vorgestellt und die erste Krupp-Turbo-Lokomotive entwickelt wurde, das „Targa-Projekt“. Dieses Rennen, an dem die Steiger-Mannschaft zum ersten und

Christian Lautenschlager und dem späteren Rennleiter Alfred Neubauer gesteuert wurden. Die relativ junge Firma Alfa Romeo hatte ebenfalls drei benadete Fahrer im Rennen. Fiat war ebenso mit einer starken Equipe vertreten wie die seinerzeit bedeutende Motorenschmiede Fast aus Turin. Aus Frankreich reisten Peugeot (mit André Boillot, dem großen Lautenschlager-Widersacher), Ballot und ein prachtvoller Hispano-Suiza an. Aus Deutschland erwuchs den Burgriedenern weitere Konkurrenz im AGA-Team, aus Österreich kamen die Werks-Steyr. Ohne Firmenunterstützung traten Fahrzeuge der Fabrikate Itala, Ceirano, Nazzaro



## DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie  
von Mathias Bartels  
FOLGE 19

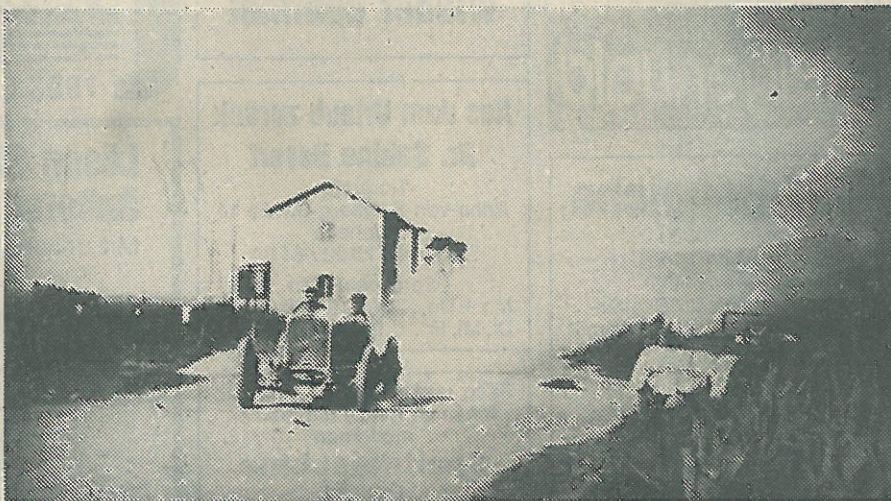
und Diatto an – meist italienische Lokalmatadoren, die aber nicht unbedingt das Feld kampflos räumen wollten. Für Steiger fuhren die Werksfahrer Walter Kaufmann, Daniel Maier und Hans Kolb.

In diesem legendären Rennen bestätigte sich einmal mehr, daß die Steiger-Wagen, die von der Leistung her mit den meisten Fahrzeugen mithalten konnten, an den fehlenden Vorderradbremmen scheiterten. Das Steiger-Targa-Fahrzeug war auf immerhin rund 100 PS gebracht worden, was dem ohnedies abgemagerten Wagen die schnellste jemals gemessene Spitzengeschwindigkeit von 168 Kilometer/ Stunde verlieh. Natürlich handelte es

sich hier als Basismodell um den neuentwickelten 70-PS-Sportwagen mit kurzem Fahrgestell und 2901 ccm Hubraum. Bester Werksfahrer war schließlich Daniel Maier, der auf dem allgemein etwas enttäuschenden 14. Platz in der Gesamtwertung durchs Ziel fuhr. Die anderen zwei Fahrzeuge waren mit Bremsenschaden ausgefallen. Im selben Jahr noch wurden alle Steiger-Serienwagen mit Vierradbremsen ausgerüstet!

Ach ja: Sieger der „Targa“ wurde Mercedes-Fahrer Christian Werner vor den zwei Alfas von Masetti und Ascari. Es folgten die Markennamen Fiat, Peugeot, Hispano-Suiza auf den Rängen vier bis sechs. Lautenschlager war Elfter, Neubauer 15. geworden – also alles in allem doch kein so übles Abschneiden des Steiger-Teams. „Das Rennen selbst war phantastisch“, schildert der Rennsportautor Erwin Tragatsch die 24er Targa, „zumal das Spitzenfeld eng zusammenlag. In der letzten Kurve vor dem Ziel gab es noch einen Zwischenfall – ein vertrottelter Soldat stand vor Louis Wagners Alfa, und da ein Verreißen noch katastrophalere Folgen gehabt hätte, nahm der Franzose den Trampel über den Kühler“. – Eine Woche später wurde der „Träumer“ aus dem Krankenhaus entlassen.

Für die Steiger-Leute war der „Ausflug“ nach Sizilien ein echtes Abenteuer, das sich letztlich nur insofern gelohnt hatte, als man nun wußte, was an den Serienfahrzeugen geändert werden mußte: Die Bremsanlage. Für Walter Steiger junior wurde es gar ganz übel, denn weil es in der Zeitnot vorher nicht mehr geklappt hatte, durfte er sich seine bereits erwähnte Tracht Prügel direkt nach Rückkehr der „Helden“ aus Italien von „Daddy“ abholen. Und zum Empfang spielte wieder einmal die uniformierte Werkskapelle...



Hat am Schreibtisch des Landwirtschaftsamt Heide Gespräch mit den Landwirten über seine bisherige Tätigkeit

Neuer Leiter

## Dr. H Verhä

LAUPHEIM (rog) - Landwirtschaftsamt Schwär, der dem Amt Gespräch gleich an, d und sich in Laupheim beiter sind in Ordnung noch schöner als das läßt der neue „Schloß die Landwirte und ihr les Verhältnis zu den mit seinen Mitarbeiter Habelt vorerst sein H

Der Neu-Laupheimer bruar 1949 in Würzburg Heidenheim an der Bre Nach dem Abitur studie landwirtschaftlichen V Universität Hohenhei schaft. Mit dem Diplon niours ausgestattet, we als wissenschaftlicher Universität Stuttgart dort über „Umweltschu und Technik“. In Göp sammelte er die ersten l Verwaltung, bevor er r ren Aufenthalt am Lar sterium in Stuttgart versetzt wurde. Am d schaftsammt war Dr. H nenen sieben Jahre mit F Förderungsmaßnahmen Tierhaltung, Umweltsel tung beschäftigt. Danel dungsberater und unt Landwirtschaftsschule. Erfahrungen kommen wenn er als Leiter des amtes mehr mit konz befaßt ist.

Dr. Habelt ist verhe dreier Töchter im Alter fünf Jahren. Neben sei

Diesmal kein I

## Zirkus N morgen

LAUPHEIM (els) - Di chen guten Ruf zu geni etwa zwei Jahren die v die Klinke in die Han mehr auf dem Festpla vernommen haben, de Gestern schlugen die Z heute und morgen si fassenden Viermastzel

Doch die Macher d Punkte-Programms v daß es im Zirkus Med ders zugeht als in den v Familienunternehmen, Lande tingeln. Unter d Eigenwerbung – „mode Deutschlands“ tumme nur Familienmitglieder Dompteure, Jongleure Clowns aus England, I der Tschechoslowakei Zusammen mehr als 60 Personal des Zirkus I „jetzt erst seinen Stan großen deutschen Zirk muß, wie es Juniorche ecker gestern im Ges ausdrückte. Boß de Truppe ist Alois Beru zehntelange Erfahrung Geschäft verfügt.

Erst seit knapp zwe Zirkus Medrano durch und andere europäisch wollte man zehn Jahre