

gen (Gm). Trennpunkt 10 Uhr bei „Sorbas“, Kapellenstraße.

Jahrgang 1901 Laupheim: Einladung zum 85er Fest am Samstag/Sonntag, 16./17. August, in der „Krone“. Beginn am Samstag um 16 Uhr.

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses des Gemeinderats Burgrieden besichtigten am Montag verschiedene Feldwege, die zum Ausbau vorgeschlagen wurden. Foto: K. Kiechle



Start zum ersten Grunewaldrennen 1921. Mit der Startnummer 14 (Mitte) Alfred Noll auf Steiger, rechts der spätere Sieger Fritz von Opel auf – natürlich – Opel.
SZ-Repro: Archiv Steinle

Nach Ausscheiden der Konkurrenz...

Die Targa Florio am 27. April 1924 war ein in mehrerlei Hinsicht bemerkenswertes Rennen, wenngleich für das Steiger-Werksteam nicht sonderlich erfolgreich. Die Targa bedeutete in diesem Jahr den Auftakt zur Rennsaison, die vor allem für zwei Grand-Prix-Neulinge überaus wichtig werden sollte: Für Alfa Romeo und Bugatti. Die Targa 1925 beispielsweise wurde schon von einem Sechs-Zylinder-Rennwagen des phantastischen Automobilbauers aus dem elsässischen Molsheim gewonnen, womit ein weiterer Trend deutlich wurde: Die Tage der Vierzylinder-Rennfahrzeuge waren gezählt – ein Grund mehr, warum man im Hause Steiger nicht ins große Grand-Prix-Geschäft einstieg.

Während man allgemein auf Kompressoren setzte, um auch das Letzte an Leistung aus den mittlerweile kleineren, aber nichtsdestoweniger hochsensiblen Motoren herauszukitzeln, sahen die Steiger nur aus wie Kompressorfahrzeuge. Die bei anderen Fabrikanten auszumachenden mächtigen Kompressorschläuche, die den Vergasern die komprimierte Luft zuführten, entpuppten sich am Steiger beim näheren Hinsehen als vernickelte Auspuffrohre. Für Mercedes entwickelte Ferdinand Porsche seinerzeit gerade die Achtzylinder-Zweitliter-Maschinen mit jeweils vier Ventilen pro Brennraum, und auch in Italien und Frankreich, England und den USA setzte man auf höhere Tourenzahlen gewährende Sechs- und Achtzylinder. Der Grand-Prix-Einsatz war für die Steiger AG aber auch aus einem anderen Grund gestorben: Seit 1922 galt die neue Hubraumbeschränkung von zwei Litern für GP-Fahrzeuge. Bei Steiger hätte man also einen völlig neuen Motor entwickeln müssen.

Was blieb, waren demnach die offenen und die Spezialrennen. Dennoch waren 1924 die Tage der ganz großen Steiger-Erfolge bereits gezählt. Aber was sollte es auch: Der Verkauf hatte sich bestens angelassen, für den ausgesprochen sportlichen Ruf war gesorgt, und sehr viel mehr als fünf oder sechs Autos in der Woche wären bei der aufwendigen Handarbeit und der Betriebsgröße ohnehin kaum auf die Räder zu stellen gewesen. Zudem sorgte der nicht ganz glücklich verlaufene Targa-Einsatz dennoch für Furore: Gerade der kurze Sport-Steiger mit den serienmäßigen 70 PS, das Rennwagen-Grundmodell, ging anschließend weg wie warme Semmeln.

Dabei hatte sich zu Beginn der Steiger-Produktion, ja sogar schon im

Planungsstadium, alles auf Renneinsätze konzentriert, um der neuen Marke schnell Renommee zu verschaffen. Walther Steiger junior jedenfalls erinnerte sich daran, daß sein Vater von vornherein an Wettbewerbsbeteiligungen gedacht hatte: „Dafür fuhr mein Vater selber schon viel zu gerne schnelle Autos – auch bei Rennen.“ Schon 1921 kreuzte ein erster Steiger-Wagen beim erstmals ausgetragenen Grunewaldrennen auf, dem Vorläufer der späteren Avus-Rennen. Das war gewissermaßen der Auftakt zur Deutschen Automobil-Ausstellung am Berliner Messegelände, der ersten derartigen Messe nach dem Krieg, auf der die Steiger AG einen aufsehenerregenden Messestand unter lauter illustren

ve, der berühmte Kriegsjagdflieger Jacobs und sein Markenkollege Mitzlaff auf Brennabor, Kordwan auf Stoewer, der schon vor dem Krieg zum Opel-Team zählende Breckheimer auf Opel, Robert Dunlop auf Dinos, Baier und Enders auf Horch-Werksrennwagen, Philipp auf AGA, der legendäre Christian Riecken und Willi Zerst auf NAG und noch viele weitere tolle Fahrer. Auch der Steiger-Pilot Alfred Noll war längst eine bekannte Größe. Sieger der verschiedenen Klassen bei diesem nur für deutsche Fahrzeuge zugelassenen Rennen auf der späteren Avus waren Fritz von Opel, Hörner, Philipp, Dunlop und Riecken. Fritz von Opel erreichte ein Stundenmittel von 130,4 Kilometer.

Wie unzuverlässig die damaligen Rennfahrzeuge, frisierte Serienmodelle mit Rennkarosserien, waren – was auch der ausgeschiedene Alfred Noll bestätigen konnte –, bewies das zweite Rennen, das die Veranstalter einfach abbrachen, als Dunlop nach dem Ausscheiden aller Konkurrenten mit dem selbst für die damalige Zeit bescheidenen Schnitt von 107 Kilometer/Stunde ganz allein seine Runden drehte. Immerhin aber war das am 24. und 25. September 1921 ausgetragene Grunewaldrennen das bedeutendste deutsche Rennen des Jahres. Auch in den europäischen Nachbarstaaten war man nicht untätig, in Italien und Frankreich gab es sogar schon wieder einen Grand Prix. Sogar in der Tschechoslowakei wurden kräftige Rennwagen über die staubigen Pisten gehetzt.

1921 wird nur noch eine Steiger-Teilnahme erwähnt, obwohl es schon mehrere Einsätze gewesen sein mögen. Verbürgt ist allerdings lediglich der Sieg bei der Zuverlässigkeits-Fernfahrt von Laupheim nach Freudenstadt.

DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie von Mathias Bartels
FOLGE 20

Nachbarn hatte. Die Firmen Daimler, Rumpler, Opel, NSU, Horch, Phänomen, Dinos und Adler, alles bekannte Namen im deutschen Automobilgeschäft, firmierten in direkter Nachbarschaft zum Steiger-Stand. Auch eine Art von Image-Werbung.

Das Grunewaldrennen war im Nachkriegs-Deutschland überhaupt die erste Veranstaltung, bei der der Rennsport wieder in und auf die gewohnten Bahnen zurückkehrte. Schon damals war die Elite der Deutschen am Start, so Franz Hörner auf Benz, Klöble auf NSU, Uren auf Fafnir, Köster auf Sel-



Ein renommierter und erfolgreicher Rennfahrer war der Düsseldorfer Alfred Noll, der etliche Rennen auch für Steiger bestritt.
SZ-Repro: Gemeindecarchiv Burgrieden

Schöbe in Rot, eine Rennstrecke markung Bühl, der stark benutzte landwirtschafts- und Verbinde Hochstetten – Bronnen, eine T ab der Abzweigung Hahnenweg wann „Höll“ in Burgrieden, der fahrern, Radlern und Wanderern maßen stark in Anspruch ge Kiesweg zum Kinderspielplatz heim“ und schließlich ein Fe „Schorren“.

Die weitere öffentliche Beratung dieses Themas wurde in Anwesenheit eines Dutzend Zuhörer gegen im Rathaus-Sitzungssaal fortgeführt. Die Diskussionsgrundlage war das vom Gemeinderat angeforderte (Summe rund 80 000 Mark) eine Baufirma. Gemeinderats- und Mitglied Georg Rommel ging auf die Sache und die Kostenseite ein, auch eine eigene Kostenaufrechner Offerte gegenüber. Dabei kam dem Ergebnis, daß ein Ausbau wegen, die keinen entsprechenden Bau haben, „hinausgeworfenes Geld“. Gemeinderat Alois Stehle wollte was das Abschieben und Aufarbeiten bestehenden Wege kosten würde verbindliche Antwort auf sie konnten ihm weder der Bürger noch die Fachleute im Gremium.

Nach langem Hin und Her, in dem anderem auch noch über den Einsatz Recycling-Material diskutiert wurde, sagte sich der TA dahingehend, meinderat zunächst – quasi als Kosten – den Ausbau eines Weges in landwirtschaftlichen Gebäude vor allem im Außenbereich von Rot Stichweg im Gewann „Höll“ (ca. 100 Meter) zu empfehlen.

Zum nächsten Beratungspunkt einsehbar Sportverein Burgrieden forderte Bürgermeister Huber die „Schicht“. Die Gemeinde habe ein Büro für Bauwesen, Paul L. jr., beauftragt, eine statistische Untersuchung bezüglich der Gründung kostenmäßigen Erfassung durchzuführen. Zum besseren Verständnis trägt sich mit der Absicht, das Sportheim als Anbau an die Rot zu den neuen Sportplätzen hinlen. Daß das Vorhaben allerdings erhebliche bautechnische Probleme aufwerfen würde, wurde durch die umfassende Untersuchung von Landthaler deutlich. Da an

SZ gratuliert

Laupheim-Obersulmetingen: Hensinger, Lange Gasse 10, zum Geburtstag.

Kinderschutzbund: Nä Ziel der Argentob

LAUPHEIM - So langsam akzeptiert sich das Ferienprogramm des Kinderschutzbundes durch die zu. Am Mittwoch, 20. August, letzte Reise an, die mit den Zielen noch einmal sehr lohnend wird. Auf dem Programm steht eine Führung durch den sehenswerten See bei Isny und Besuche im Balmuseum und im Automobilmuseum. Beide Museen genießen weithin den Ruf. Die Abfahrt erfolgt unter der Bushaltestelle in der Rabensmeldeschluß ist der 15. August, immer: Teilnehmerkarten sind an der hauptpost (Frau Baganz) erhältlich. Auskünfte werden unter 20 76 erteilt.

Sprechtag für Angestellte in Versicherungsfirmen

LAUPHEIM - Die Bundesanstalt für Angestellte (BfA) bietet kostenlos über die Beschäftigten Versicherungen unterlagen, Rentenbeiträge und Rentenversicherungsfragen. In den nächsten Sprechtag hält die BfA am 1. von 8.30 bis 10.30 Uhr in der AC-Stelle, Marktplatz 12, ab. Mitgebrachten müssen Personalausweise und Versicherungsunterlagen.

Am Samstag Nachtwan der Albvereins-Ortsgruppe

SCHWENDI - Ihre diesjährige Wanderung veranstaltet die Ortsgruppe des Schwäbischen Albvereins am Samstag, 16. August. Die Wanderung beträgt etwa dreieinhalb Stunden und führt zum Sturmmarsch der „Nachtschwärmer“ um 19 Uhr bei der Firma Bunz.