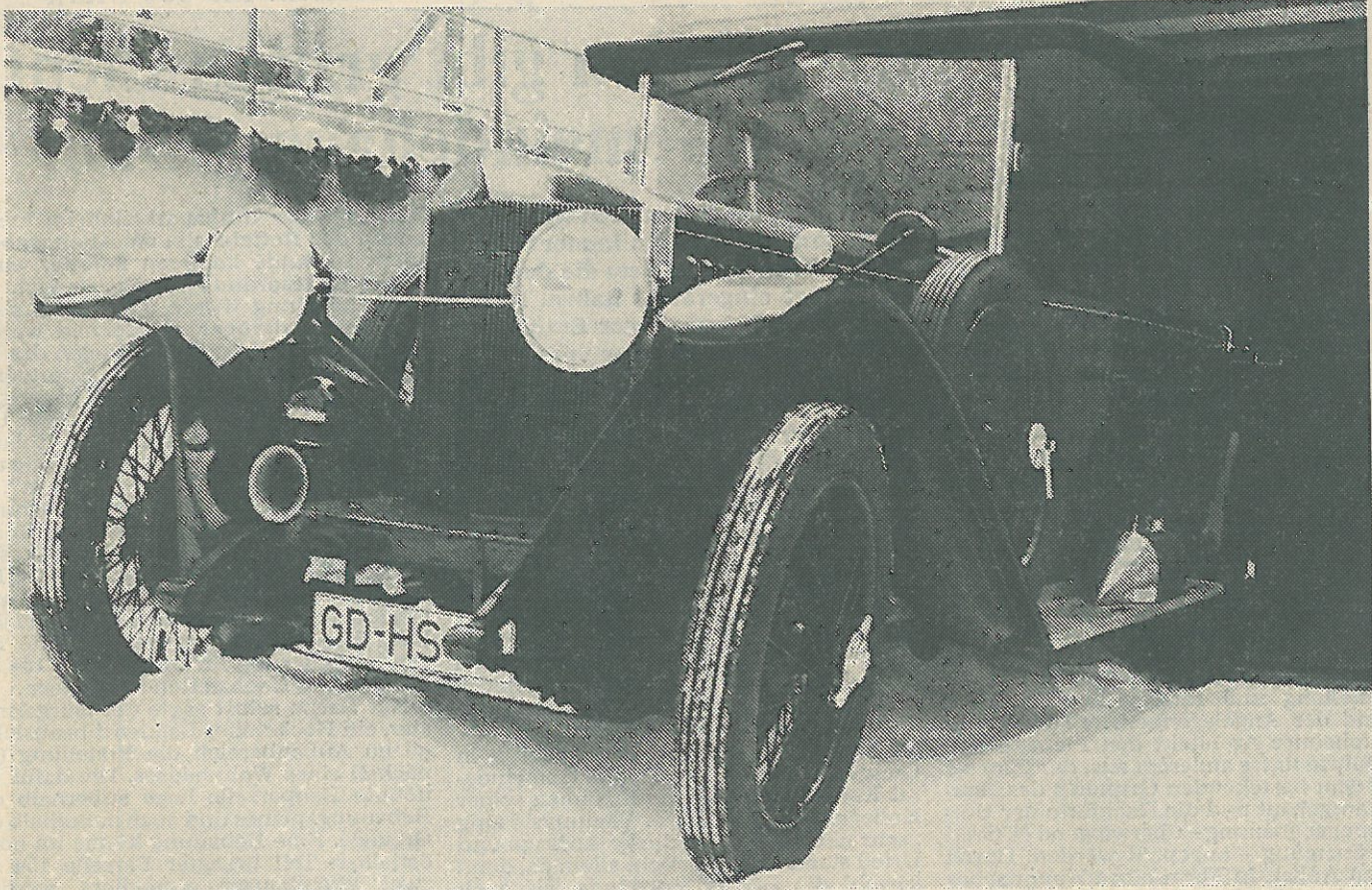


Sech Wieder

WAIN (ew) - Zu ein
fen in der Heimatge
sich am vergangen
Schul- und Altersk
gangs 1926 mit ihre
mengefunden. Eine
maliger Schulkamer
Treffen, das am Sa
Begrüßung der aus
Alterskameraden in
Auftakt nahm, geko

Groß war die Freu
und es gab sehr v
Abendstunden des
zehn Jahren verging
haltung sehr rasch.
rungen und gemeins
se, aber auch der Le
nen Schulkamerade

Der zweite Festtag
vormittag mit der Be
ner St.-Michaels-Ki
versammelten sich d
ren Angehörigen zu
tesdienstbesuch.



In diesem Zustand präsentiert sich heute das einzige erhaltene und fahrbereite Steiger-Fahrzeug, das Auto des Briefmarken-Händlers Sieger aus Lorch: schmuck! Auf dem Trittbrett der windschlüpfrige Wasserkanister. Foto: Emmenlauer

Ein Oldtimer mit Charakter

Leider sind sich Experten und frühere Mitarbeiter uneins über die Zahl der jemals produzierten Steiger-Fahrzeuge. Die Angaben schwanken zwischen 1500 und 4000, wobei der Automobilhistoriker Peter H. Scherber über Kunden-Auslieferungslisten verfügt, die die Fahrgestellnummern bis 2678 auführen. Geht man davon aus, daß die ersten 500 Nummern nur „Nullnummern“ sind, so bleiben 2178 Fahrzeuge – eine Zahl, die realistisch erscheint, denn auf „rund 2000 Autos“ schätzen die meisten Zeitzeugen die reelle Produktionszahl. Das erste an einen Kunden ausgelieferte Steiger-Fahrzeug trug die Fahrgestellnummer 501 – ein Trick übrigens, der auch heute noch angewandt wird, um dem ersten Käufer eines neuen Automobils nicht das Gefühl zu vermitteln, er besitze nunmehr ein vielleicht noch nicht ausgefeiltes Gefährt.

Im Falle der Steiger war dies tatsächlich so, denn die ersten rund 100 Autos hatten Kinderkrankheiten en masse. Schon weit entwickelter war der Steiger mit der Nummer 1660, wovon sich der interessierte Autoliebhaber noch in diesen Tagen überzeugen kann, denn dieses Fahrzeug steht sorgfältig „eingemottet“, aber jederzeit fahrbereit in einer Garage in Lorch bei Schwäbisch Gmünd. Besitzer dieses einzigen bekannten und überlebenden Steiger ist der Briefmarken-Versandhändler Hermann Walter Sieger, der das imponierende Gefährt seit 1972 hegen und pflegen läßt, einige Male im Jahr aus seinem „Stall“ holt und damit Oldtimer-Veranstaltungen besucht, wo der „1660“ einer der absoluten Top-Stars ist.

Wer den ausgesprochen gut gepflegten Wagen in Bewegung setzen will, hat sich allerdings genauso wie der Steiger-Fahrer der 20er Jahre an die Bedienungsvorschrift zu halten, die eindeutig belegt, daß man mit einem solchen „Oldie“ nicht so loslegen und schon gar nicht jagen kann wie mit

einem modernen Auto. Nichts ist es also mit Tür öffnen, einsteigen, Schlüssel drehen und losfahren! Zunächst einmal mußte vor jeder Fahrt der Ölstand kontrolliert werden – was allerdings schon die ersten Probleme aufwarf, denn einen Ölpeilstab gab es nicht beim Steiger. „Die Kontrolle des Ölstandes vor Antreten einer Fahrt geschieht in der Weise, daß man den Öleinfülldeckel entfernt und sich durch die für diesen Zweck besonders groß gehaltene Öffnung – nachdem man das Ölsieb herausgezogen hat – durch den Augenschein davon überzeugt, wie hoch das Öl noch im Behälter steht. Es soll dafür Sorge getragen werden, daß der Ölspiegel nie mehr wie acht bis zehn Zentimeter sinkt“, heißt es in den „Behandlungsvorschrift-

behrlichen Wagenheber hatte man im Steiger-Werk gedacht. Selbst war der Mann – schon damals! Und für Notfälle wie Zündungsausfall wurde immer noch eine Handkurbel mitgeliefert, die nicht selten für böse Verletzungen sorgte, wenn man nicht schnell genug die Hand wegziehen konnte im Falle eines erfolgreichen Not-Starts. In der Regel wurde der Steiger aber mit dem elektrischen Anlasser gestartet, nachdem man zuvor mit einer Handpumpe die ersten paar Tropfen Benzin zum Vergaser befördert hatte. Und auch der Steiger Hermann Siegers springt normalerweise auf diese Art und Weise an. Dann poltert er im Leerlauf wie ein bulliger Traktor, beruhigt sich aber, wenn er auf Touren gebracht wird.

Dieses Fahrzeug, das im Jahr 1924 gebaut wurde, hat eine lange eigene Geschichte. Erster Besitzer war der Arzt Dr. Fesemeier aus Wildbad im Schwarzwald, weswegen der Wagen wahrscheinlich auch mit einer Bergübersetzung der Hinterachse ausgerüstet war. Dieser Arzt benutzte seinen Steiger bis 1960 und soll mit dem Auto sogar in die Klinik gefahren sein, in der er dann starb. Als das Auto von den Erben von dort zum Verschrotten abtransportiert werden sollte, bewies der „1660“ Charakter: Die Hinterachse blockierte, so daß ein Abschleppunternehmer hinzugezogen werden mußte.

Während dieser vielleicht zweistündigen „Galgenfrist“ entdeckte ein Student den Steiger an einer Tankstelle, wo er vorübergehend abgestellt worden war, verliebte sich auf der Stelle in das Fahrzeug und erwarb es kurz darauf für wenig Geld. Er mußte den Oldtimer aber nach kurzer Zeit wieder abgeben, weil seine Mutter ihm verboten hatte, sein Geld mit „altem Auto-Gelump“ auf den Kopf zu hauen. Nachdem ein weiterer Veteranenliebhaber von ihm das Auto erworben hatte, wurde „1660“ am 15. Juni 1962 in Böblingen mit der Nummer „BB – AM 97“ wieder öffentlich zugelassen. Es folgte ein Leonberger Sammler, der am 21. Oktober die Nummer „LEO – JN 7“ eintragen ließ. Am 20. Juli 1972 schließlich meldete Hermann Sieger, mittlerweile stolzer Steiger-Besitzer, das Fahrzeug unter der Nummer „GD – HS 30“ in Lorch an.



**DIE „STEIGER“
AUS BURGRIEDEN**
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 32

ten“, die jeder Steiger-Kunde mit auf den Weg erhielt. Auch Wechselgetriebe, Hinterachse, Kardangelen und Lenkstockgehäuse waren regelmäßig zu überprüfen, Federbolzen und Steuerungsgelenke mußten sogar täglich abgeschmiert werden.

Da erscheint es selbstverständlich, daß jeder Steiger-Wagen über einen im Motorraum eingebauten Werkzeugkasten verfügte, der prall gefüllt war. Zur Werkzeugausrüstung zählten neben solch gewöhnlichem Gerät wie Hammer, verschiedenen Schraubenziehern, Kombizange, mehreren Feilen, Meißeln, Steckschlüsseln und etlichen Sätzen Schraubenschlüsseln auch Spezialwerkzeuge wie Ventilstößel-Schlüssel, Kupplungs-Einstellehre, Pneumatik-Montierhebel, Fettpresse, Vergaserschlüssel und Magnetschlüssel. Aber auch an die Ölschmierkanne, das Petroleum-Spritzkännchen, einen Glühlampensatz, Kolbenringe, Schläuche, Luftpumpe und den natürlich unent-



Zum Gruppenfoto vor

162 Groß

Auktion Halle ha

**BAD WALDSEE -
verbandes in der n
und 104 Kälber die f
dennoch blieben Ü
Schnitt das Marktge
Zuchtgebietes. Die l**

Von den Kommiss
len gekört, wobei 13
forderungen der H
sprachten. Marktbes
Söhne des Original
„Regal A 66“, der se
sein vererbt. Drei sei
Testung ausgewählt
Reger). Die Mütter
Typkühe. Der Schn
verkauften Bullen s
auf 2216 Mark.

Die Klasse der
zeigte hohe Qualität
Rekordgemelk von
3000 Liter fassend
gleich bei der erste
Dann wurde jedoch
das Mähdresch-, Sil

