

le **Fanauto**

Le Fanatique de l'Automobile

n°197 Mars 1985 22F 165fb 6,90fs

DREAM CAR 50



**GUIDE PRATIQUE
RETROMOBILE
1985**



DER STEIGER

DER STEIGER

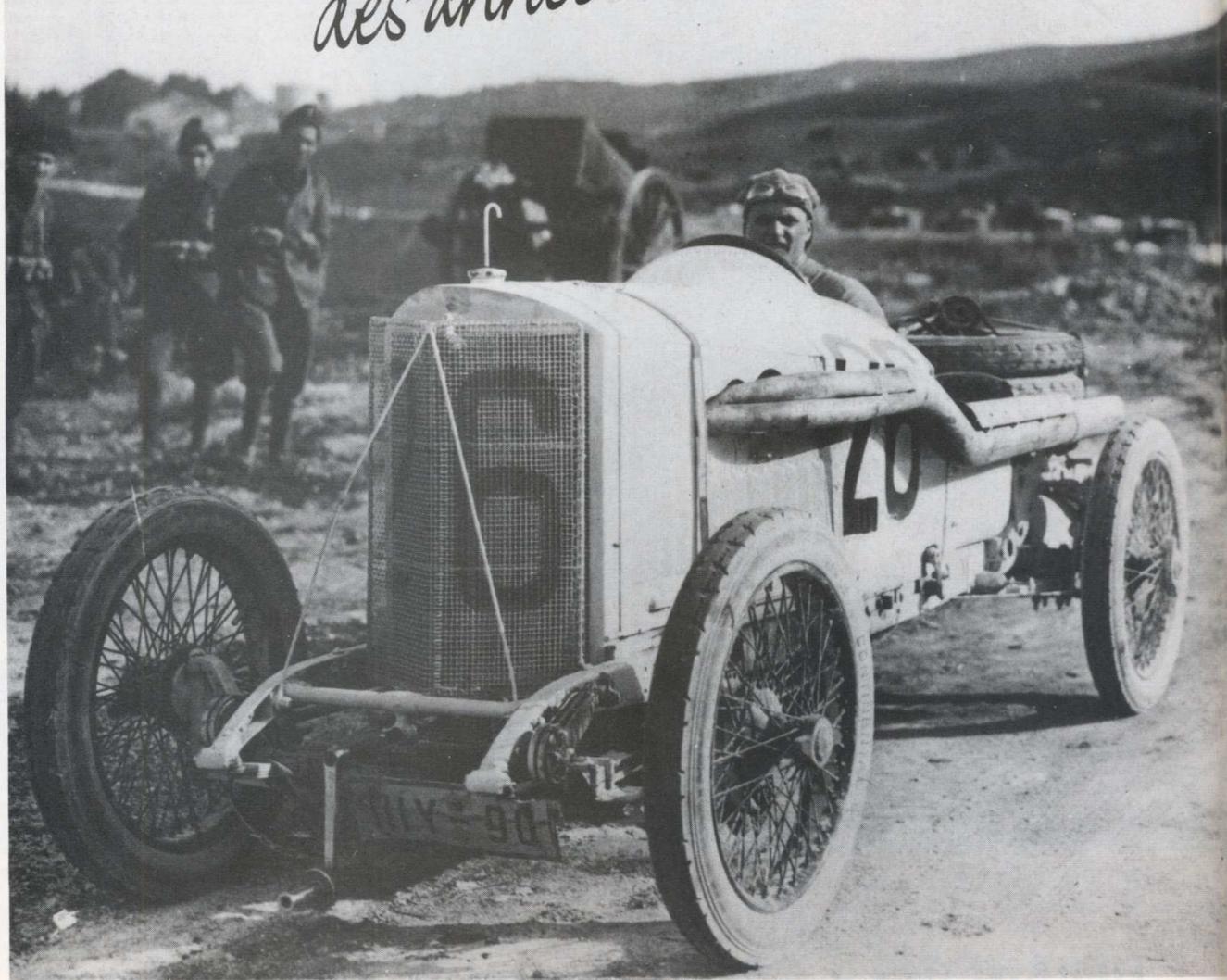


Serge Pozzoli

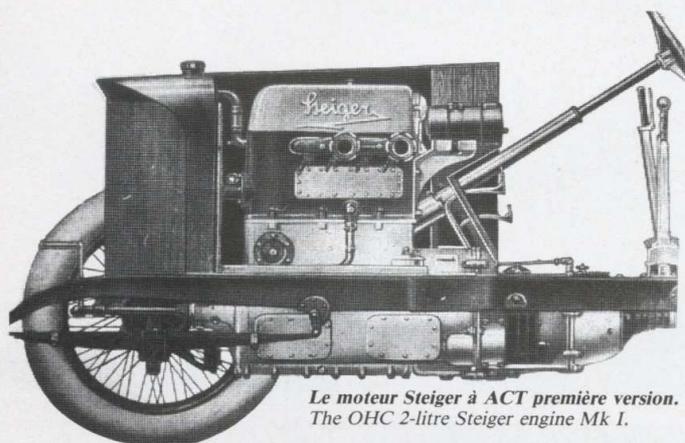
La Steiger de Kolb à la Targa Florio 1924.

Kolb at the wheel of 3-litre Steiger entered on the 1924 Targa Florio.

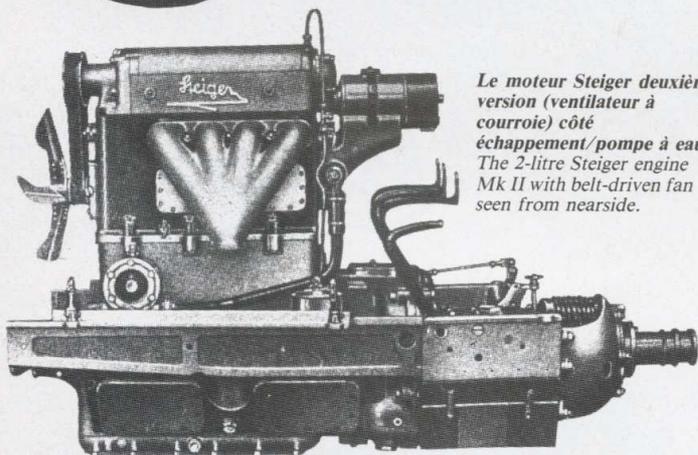
*Une 3 litres de sport allemande
des années 1920-26*



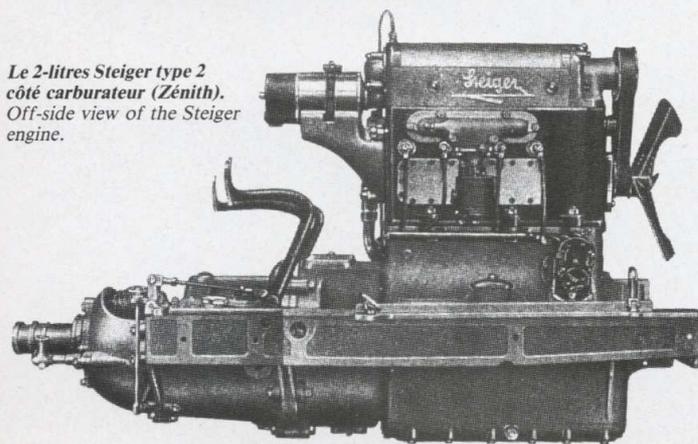
Pendant près de dix ans après l'armistice du 11 novembre 1918, les relations sportives automobiles entre la France et l'Allemagne restèrent pratiquement nulles. De ce fait, les marques sportives allemandes du début des années 1920 sont totalement inconnues dans l'hexagone à part évidemment Mercedes (et Benz, avant que les deux marques ne se réunissent vers 1925).



*Le moteur Steiger à ACT première version.
The OHC 2-litre Steiger engine Mk I.*



*Le moteur Steiger deuxième version (ventilateur à courroie) côté échappement/pompe à eau.
The 2-litre Steiger engine Mk II with belt-driven fan seen from nearside.*



*Le 2-litres Steiger type 2 côté carburateur (Zénith).
Off-side view of the Steiger engine.*

Ⓐ

ourtant, si nous avons de belles voitures sportives de second plan à cette époque, telles que G. Irat, Bignan, Chenard et Walcker, Omega-Six, Théo Schneider, etc... les Allemands eurent Durkopp et Fafnir (les deux à compresseurs dès 1925), Simson-Supra (2 A.C.T. et 16 soupapes), Dinos (moteur totalement en alu), Steiger (objet de cet article) et de nombreuses autres, qui disparurent plus tôt que les françaises, suite à la débâcle du Mark et à sa faillite presque totale, alors que les marques françaises ne furent en difficulté que vers 1930, début de la crise mondiale.

AVEC LE NERF DE LA PAIX

La firme Steiger fut fondée en 1914 à Burgrieden dans le Württemberg à 20 km d'Ulm : elle travailla à la production de pièces d'avions et à la fabrication de machines-outils de précision. Elle possédait une fonderie de fonte et une d'aluminium.

A la fin de la guerre, elle disposait de vingt hectares de terrain sur lesquels étaient construits près de 16 000 m² de bâtiments. L'effectif de la maison étant de 500 personnes.

Walter Steiger engagea un ingénieur célèbre qui venait de chez Imperia en Belgique. Ce dernier dessina une belle quatre-cylindres de tourisme : la 10/50 ; le moteur avait 72 mm d'alésage et 160 mm de course (2,694 litres) et développait 50 chevaux à 2 400 tr/mn. Sa longue course devait lui donner un excellent couple qui se traduisit par des victoires en courses de côte.

Le carter-moteur, très rigide, était coulé en aluminium et renfermait un vilebrequin porté sur trois paliers ; l'arbre à cames en tête à cinq paliers était commandé par un arbre vertical et entraînait par l'arrière le dynamo. Une poulie à l'avant allait entraîner le ventilateur et un arbre horizontal commandé par l'arbre vertical placé à l'avant du moteur donnait leur mouvement à la magnéto et à la pompe à eau. Ce moteur faisait bloc avec une boîte de vitesses à quatre rapports très courts.

Le châssis était classique, sans freins avant, avec ressorts semi-elliptiques à l'avant et grand cantilever inversé à l'arrière ; le réservoir placé à l'arrière alimentait le carburateur Zénith à l'aide d'une pompe Autovac-Pallas.

De technique moderne, l'échappement

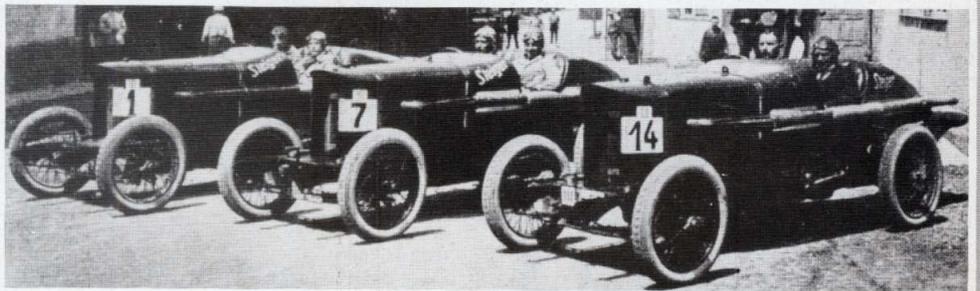
DER STEIGER



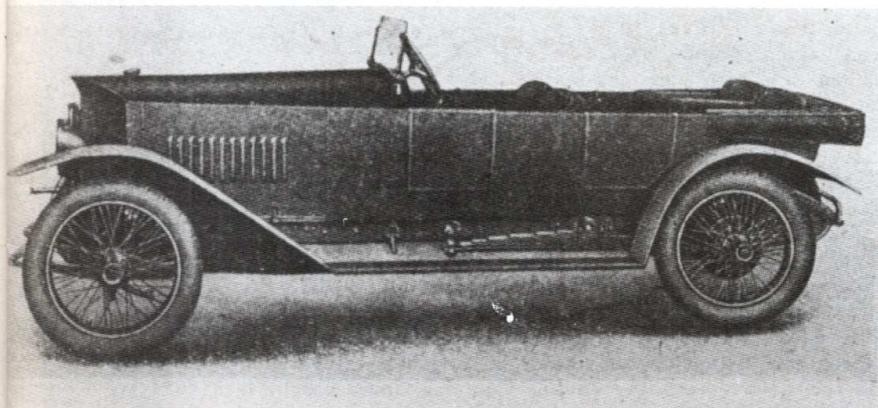
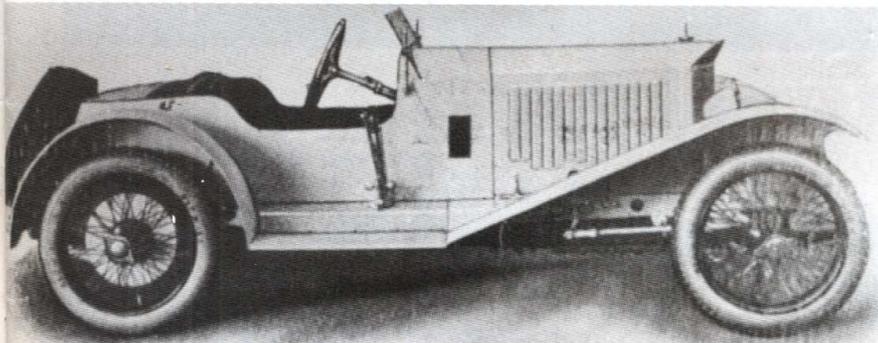
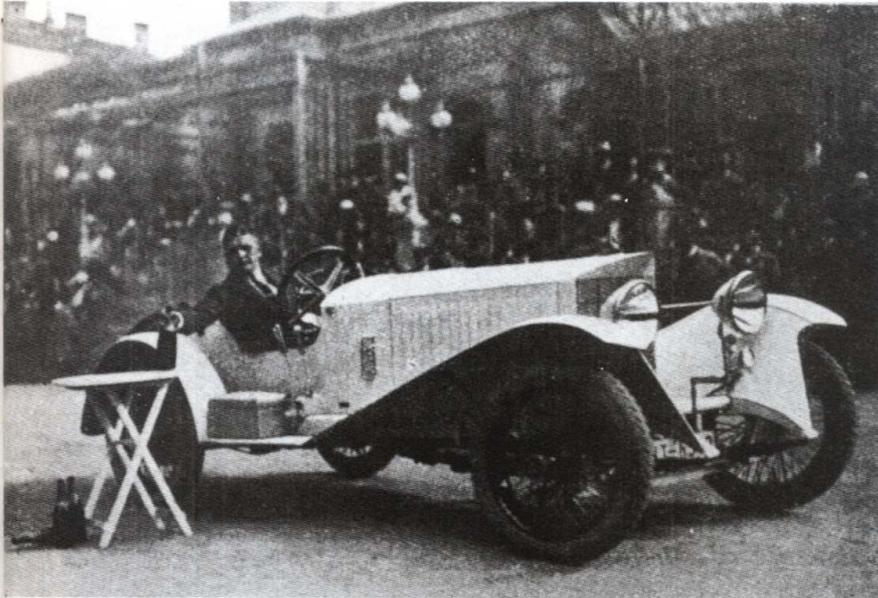
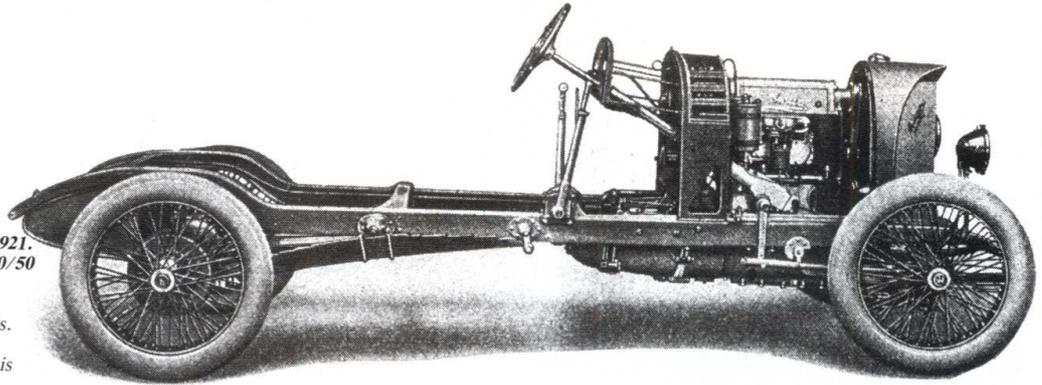
*Ci-dessus : une Steiger sport en course de côte en 1923.
Above : a Steiger competing in hill-climbs in 1923.*

*Ci-dessous : les Steiger à l'Avus en 1922 (n°14 et ?).
En bas : le baron König-Fachsenfeld pilota une Steiger sur le circuit Opel en 1923.*

*Below : the Steigers (n° 14 et ?) at the Avus Races in 1922.
Bottom : a Steiger driven by Baron König-Fachsenfeld at the Opel Circuit in 1923.*



Ci-contre : le châssis Steiger 1921.
 Ci-dessous : la Steiger sport 10/50
 et le torpédo 1924 sur châssis
 long.
 Right : the 1921 Steiger chassis.
 Below : the 10/50 Steiger two
 seater and the 1924 long chassis
 tourer.



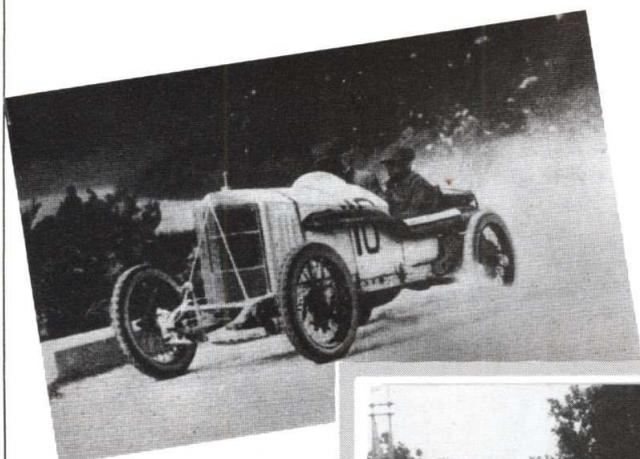
était du côté opposé à l'admission et d'un dessin très compétition avec ses quatre bananes d'échappement. L'empattement était de 3 mètres, la voie de 1,35 m. Chaussée en 820 x 120 cette voiture recevait de grands torpédos ou d'imposantes limousines. En 1924, un châssis plus long fut offert à la clientèle (3,25 m) avec alésage porté à 75 mm (2,826 litres). Son augmentation de cylindrée compensant son augmentation de poids, la vitesse indiquée par le constructeur était de 95 km/h. D'ailleurs, à cette époque, les Steiger furent munies de freins avant. Elles avaient une allure typique avec leurs deux tubes d'échappement extérieurs et leur radiateur en coupe-vent comportant un bec à sa partie supérieure.

L'APPEL DES CIRCUITS

Une mécanique semblable n'était pas tellement indiquée pour une voiture de tourisme. Mais les 24 et 25 septembre 1922 allait se courir sur le circuit de Grunewald près de Berlin (qui allait devenir l'Avus) d'importantes épreuves. Dans la catégorie Xb, X pour les voitures de 10 chevaux (allemands) et b pour les voitures à soupapes en tête (Xa étant les 10 chevaux avec moteur à soupapes latérales) deux Steiger sont engagées, l'une par Alfred Noll, la seconde pour Walter Steiger qui se fait remplacer par un nommé Hoch. Dans l'épreuve des Xb pour voitures de moins de 2,620 litres, plus de 950 kg et ayant des pneus de plus de 120 mm de largeur de boudin, douze voitures sont engagées : deux Horch, deux Benz, deux Steiger, deux Simson, deux Adler et deux Opel. Elles doivent courir 8 tours du circuit de 20 kilomètres constitué de deux longues lignes droites parallèles et de deux larges raccords à chaque extrémité (en forme de poire) dont le revêtement me semble assez précaire. Les deux Steiger sont dérivées de la série mais avec un châssis plus court (2,60 m) et un moteur « frisiert » spécialement poussé et elles ont une caisse très simple en aluminium poli.

Les Opel et une Adler ne sont pas au départ, mais il y a une Ehrhardt prévue dans la classe des soupapes latérales.

Le départ est donné à cinq lignes de deux voitures. Le premier tour est couvert par la Steiger n° 2 à 119 km/h de moyenne ce qui laisse supposer une vitesse de pointe de 140 km/h. Les virages de bout se prennent



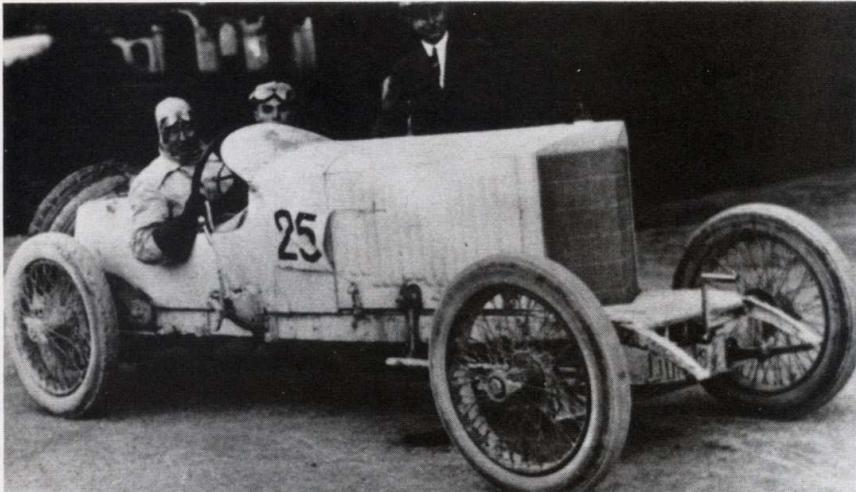
Ci-dessus et à droite : Mayer sur Steiger n° 16 à la Targa Florio 1924. (A gauche : Enzo Ferrari). Above and right : Mayer at the wheel of the Steiger n° 16 at the 1924 Targa Florio. On the left, Enzo Ferrari.

Départ de Kolb sur Steiger (Targa 1924). Kolb at the start of the 1924 Targa Florio.



Page de droite en haut : Kaufmann sur Steiger n° 25 à la Kirkbergrennen en 1924. En bas : le stand Steiger au Salon de Berlin 1925. Tout à droite en haut : une Steiger à radiateur plat en 1926-27.

Opposite page top : Kaufmann at the wheel of the Steiger n° 25 at the 1924 Kirkbergrennen. Bottom : the Steiger exhibition at the 1925 Berlin Motor Show. Far right top : a 1926-27 Steiger with flat radiator.



en 3^e, mais bientôt Noll casse un piston et la victoire revient à une Benz devant les deux Horch. Au Salon de l'Automobile de Berlin, fin septembre 1921, il y a quatre voitures sur le stand : une grosse limousine, un grand torpédo, un torpédo sport et un châssis.

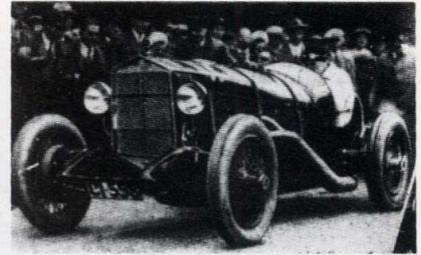
Les amateurs sportifs commencent à acquérir des Steiger et dans une épreuve routière d'automne de l'A.D.H.C. à Gau Rheinland, Noll triomphe sur Steiger, Victor Frank est 2^e et Léo Kreibich, 4^e. Les activités sportives de la firme se développent au cours des années suivantes avec l'apparition d'un châssis court de 2,60 m avec un demi ressort inversé pour la suspension arrière. Habillée d'un caïssé standard sans portes à 3 places, cette voiture roulait à 120 km/h (les pneus, plus gros, étaient devenus des 850 x 135). En 1922, l'alésage fut porté à 75 mm et la cylindrée passait à 2 826 cm³. La voiture devenait une 11 CV selon les normes allemandes (60 chevaux réels) et ne pouvait plus courir en 10 chevaux. Les 11 chevaux couraient en même temps que les grosses catégories. Les voitures de l'usine restèrent des 2,600 litres. Les deux voitures spéciales de l'A.V.U.S. 1921 reçurent une carrosserie complète avec une imposante pointe arrière et apparaissent peintes de couleur foncée (peut-être rouge).

Pendant l'année 1923, les plus sûrs pilotes de Steiger furent Kaufman, Meister, Maier plus les deux hommes de l'usine, Koch et Noll. Une Steiger fut deuxième des 3-litres au 500 km de Monza, derrière l'Alfa 3-litres de Sivocci.

En 1924, la voiture à châssis court fut équipée de freins avant et l'alésage fut porté à 76 mm (cylindrée 2 902 cm³). Les Allemands commençaient à participer à des courses en Suisse, en Tchécoslovaquie et au Danemark, pays où l'on courait à la cylindrée. Le moteur, bien développé, donnait 70 chevaux et propulsait la voiture à 140 km/h. Pour 18 000 Marks, vous pouviez acquérir cette jolie bête dont la caisse devenait plus élégante et dont les lignes courbes du radiateur avaient fait place à des lignes droites lui donnant plus d'agressivité.

LES VÉPRES SICILIENNES

Pour 1924, l'usine wurtembergeoise voulut jouer un grand coup en engageant trois voitures dans la Targa Florio. Le moteur, très gonflé, donnait paraît-il, près de 100 chevaux à 3 300 tr/mn. Le châssis était allégé et la carrosserie minimale portait les



deux roues de secours mais curieusement la voiture n'avait pas de freins avant.

Ces voitures devaient être confiées à Kolb, Mayer et Kaufmann. Elles se heurtèrent aux Fiat, Alfa Romeo, Spa, Itala, Fast, Peugeot, Ballot, Mercedes et Steyr, toutes d'usines.

Kaufmann portait le n° 2, Mayer, le 16. La n° 26 devait être conduite (certainement moyennant finances) par le marquis de Seta mais, finalement, c'est Kolb qui est au volant ; il y a quatre tours (432 km) pour la Targa Florio et un cinquième pour la Coupe Florio (540 km). Les Steiger se montrèrent rapidement décevantes. Leur hauteur et surtout le manque de freins avant les handicapèrent malgré leur vitesse de pointe annoncée de 170 km/h et la qualité de leur reprise. La lutte se circonscrit rapidement à une bataille Mercedes-Alfa Romeo.

Au premier tour Kaufmann est 24^e, Mayer 29^e puis Kolb s'arrête. Seul Mayer finit en quatorzième position en 7 h 27 contre 6 h 33 pour le vainqueur qui pilotait une 2-litres Mercedes à compresseur (ce n'est pas si mal).

Les Steiger sport enlevèrent régulièrement des victoires de classe dans les grandes courses de côte d'Europe Centrale : Klausen, Solitude, Kraberg, Gaisberg, Garmisch, etc...

Sur le stand au Salon de Berlin 1925 (malgré le marasme monétaire), il y a cinq voitures, deux limousines, deux torpédos et une élégante « sport » à deux places.

Une Steiger est engagée au premier Grand Prix d'Allemagne en 1926 mais c'est un long torpédo démuné de ses ailes. La production des Steiger s'arrête, car Walter Steiger est parti chez Martini en Suisse où il dirige la fabrication des six-cylindres 4,5-litres de la marque helvétique.

Pendant ce temps, un coureur de Steiger, Alfred Noll récupère, une partie des pièces et, dans une petite usine, continue de monter des Steiger surtout de compétition ; elles sont surbaissées, ont des freins avant et un radiateur plat à la mode en Italie. En 1926/27, elles participent brillamment à des courses de côte mais c'est le chant du cygne de la marque au « grimpeur ».

DER STEIGER