

FR. 5.-

KLAUSENRENNEN 1929
Motorsport ist auch Frauensache.
Fräulein E. Munz auf Bugatti ist startbereit.



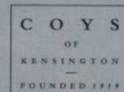
2. INTERNATIONALES 
KLAUSENRENNEN
MEMORIAL

25.-27. SEPTEMBER 1998

Patronat  Sektion Glarus



MIT STARTLISTE



MICHAEL SCHICK

Einst als deutscher Bugatti bezeichnet, sind die Steigerwagen heute nahezu unbekannt.

Dabei waren Steiger-Werksfahrer mit ihren schnittigen Boliden aus dem süddeutschen Laupheim in den zwanziger Jahren auch am Klausenrennen erfolgreich.

In der kleinen Gemeinde Burgrieden, 4 Kilometer nordöstlich von Laupheim und 20 Kilometer südlich von Ulm in Süddeutschland gelegen, war im ersten Viertel unseres Jahrhunderts ein bedeutender Industriezweig angesiedelt: Die Automobilfirma Steiger.

Von der Stoffbleicherei zum Rüstungsbetrieb ...

Bis heute ist in der Region Laupheim keine vergleichbare Firma zu finden, die es in so kurzer Zeit zu so viel Ruhm und Anerkennung gebracht hat wie die Automobilfirma Steiger. Der Vater des Firmengründers Walther Steiger, Johann-Ulrich Steiger, war gebürtiger Schweizer aus Flawil im Kanton St. Gallen. Im Jahr 1868 eröffnete er in Ulm an der Donau eine Feinweberei. Er wollte, dass seine fünf Söhne im Weberhandwerk tätig werden. Zu diesem Zweck kaufte er die Mühle in Burgrieden mit den vorhandenen Wasserrechten und errichtete 1906 eine 4000 m² grosse Fabrikhalle.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde das Steigerwerk von der Heeresverwaltung in Berlin zum Rüstungsbetrieb umfunktioniert. Die Führung in Berlin bestimmte für das Steigerwerk die Herstellung von Bombenzündern und Granaten. Weiter mussten mit dem Tuchstoff «Kaliko» die damaligen Jagdflugzeuge repariert werden. Für diese Rüstungszwecke wurden im Steigerwerk einige Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen installiert.

... mit Motorenwerkstatt

Im Jahr 1916 wurde Walther Steiger weiter verpflichtet, die Motoren der Flugzeuge zu reparieren. Für diese Aufgabe war der Chemiker Steiger überfordert. Deshalb wurde der bekannte Motorenkonstrukteur Paul Henze nach Burgrieden zwangsverpflichtet. Paul Henze war mit seinen Erfahrungen aus

KURZER RUHM FÜR STEIGER WAGEN



Steiger-Werksrennwagen mit Bootsheck und offenem Auspuff. Die Boliden aus Laupheim galten als die deutschen Bugattis der zwanziger Jahre.

der Autoindustrie im Motoren- und Fahrzeugbau eine besondere Kapazität. Bis zum Kriegsende 1918 wurden im Steigerwerk 278 Jagdflugzeuge repariert und instandgesetzt. Weiter wurden mehrere hunderttausend Granaten und Zünder hergestellt. Nach dem Krieg versuchten Walther Steiger und Paul Henze vorerst mit der Produktion von grossen Ackerschleppern die 400 Arbeitsplätze ihrer Firma zu retten. Noch im Jahr 1917 wurde ein solcher Ackerschlepper als Prototyp hergestellt. Zu einer weiteren Produktion kam es aber nicht.

Kombination von Renn- und Flugzeugmotoren

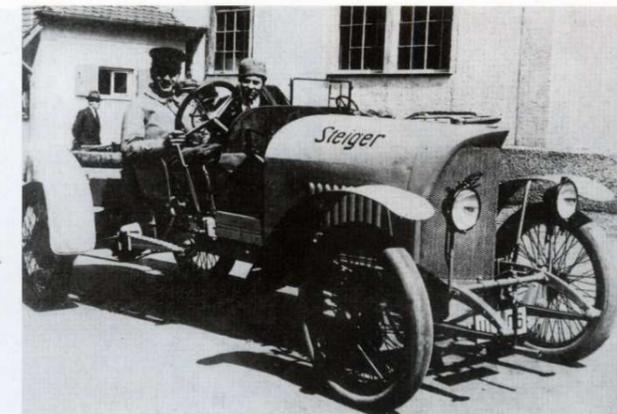
Eine weitere Überlegung war die Herstellung von Personenwagen. In diesem Bereich hatte Paul Henze bei seinen früheren Arbeitgebern einiges gelernt. So machte er sich daran, die Vorteile der langhubigen Rennmotoren mit obenliegender Nockenwelle und die Vorteile

der leistungsfähigen Flugzeugmotoren nach dem Querstromverfahren in einer Konstruktion zu vereinigen. Das Ergebnis seiner Planung konnte sich sehen lassen: Paul Henzes erstes Kind war ein aussergewöhnlicher Ottomotor nach dem Viertakt-Prinzip. Die Zylinderbohrung hatte das Mass von 72 mm sowie einen Kolbenhub von 160 mm. Der Motor besass eine obenliegende Nockenwelle, die durch die Kurbelwelle angetrieben wurde. Die vertikale Kraftübertragung zwischen Kurbel- und Nockenwelle übernahm die sogenannte Königswelle mit schräg verzahnten Zahnrädern.

Hohe Leistung bei niedrigen Drehzahlen

Durch das extreme Verhältnis von Bohrung und Hub leistet der Motor bereits bei niedrigen Drehzahlen eine erstaunlich hohe Leistung. Bis heute ist in der Automobilindustrie ein solch extremes Verhältnis von Boh-

rung und Hub nicht mehr aufgetreten. Von den Steigerwagen wurden insgesamt zwischen 3000 und 4000 Fahrzeuge hergestellt. Die Aufteilung zwischen Sport- und Tourenwagen sowie Limousinen ist nicht bekannt. Die Wochenproduktion des Steigerwerks belief sich auf fünf bis sieben Fahrzeuge, wobei im Werk Burgrieden nur die Chassis hergestellt wurden. In der damaligen Autofahrerzeitschrift «MOTOR» wurde bereits ab November 1918 mit ganzseitigen Werbetafeln geworben. Nach einigen technischen und optischen Verbesserungen wurde der Steigerwagen als «deutscher Bugatti der 20er Jahre» bezeichnet. Bis 1924 wurde an der Karosserie und der Technik wenig verändert. Ab 1924 wurde serienmässig die aussenliegende Kulissenschaltung nach innen verlegt. Weiter wurden die Fahrzeuge mit Vorderbremsen ausgestattet.



Firmenbesitzer Walther Steiger mit seiner Frau in einem Steiger-Prototyp mit Spitzkühler.

Schnittige Formen – hohe Preise

Das Modell 10/50 PS als Tourenwagen (Cabrio-Version) war der Verkaufsschlager. Neben einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h verbrauchte der Motor nur zwischen 10 und 12 Liter Treibstoff. Ausgezeichnet haben die Steigerwagen die enorme Qualität und Präzision sowie die Zuverlässigkeit. Ein Nachteil dieser Wagen war der Preis, ein einfacher 10/50 PS Tourenwagen kostete 1922 ca. 14'000 Reichsmark! Im Frühjahr 1921 übernahm Hans Neuer die Leitung des Karosseriebaus bei Steiger. Auf Grund seiner Erfahrungen, die er bei der bekannten österreichischen Karosseriefabrik ÖFFAG in Wien-Neustadt gesammelt hatte, gelang es ihm, dem Steigerwagen ein elegantes und sehr schnittiges Aussehen zu verleihen. Damals bekamen die Steigerwagen an der Stelle des bisherigen spitzbogenförmigen Kühlers die markant schlanke Form mit der scharf vorspringenden Nase, die dem Wagen eine sehr eigene und charakteristische Note verlieh.

Auch am Klausenpass erfolgreich

Bei unzähligen Autorennen konnten sich die Steiger-Werksrennfahrer und -Privatfahrer in den ersten Rängen behaupten. An den Klausenrennen 1923 erreichten Steiger-Werksfahrer trotz stärkster internationaler Konkurrenz die ersten Plätze ihrer Klasse. Die Klasse über 11 PS wurde von Daniel Maier mit der Startnummer 23 in 23:15.2 Minuten gemeistert. Ingenieur Walter Kaufmann erreichte mit der Startnummer 63 den 2. Platz. Bis heute sind rund 50 Rennfahrerinnen und Rennfahrer bekannt, die bei nationalen und internationalen Autorennen mehr als 70 Preise in den ersten drei Rängen erreichten. Namhafte Rennfahrer wie Fritz von Opel, Erbgraf Alexander zu Erbach, Ernest Merck und Kurt Volkhart pilotierten die Steigerrennwagen. Von den Steigerwagen wurden Tourenwagen, Sportwagen und Limousinen hergestellt, die mit drei verschiedenen Motorleistungen ausgerüstet wurden. Es waren Motoren zwischen 2,6 l und 3,2 l Hubraum bzw. 50-70 PS. Für gut zahlende

Kunden und für Autorennen wurden auch Motoren hergestellt, die eine Leistung von bis zu 100 PS an der Bremse aufwiesen.

Schnelles Ende

Eine Person des Aufsichtsrates wurde für die Firma Steiger zum Verhängnis: Auf illegale Weise erlangte diese Person die Aktienmehrheit und stellte dann über eine Hypothekendarlehen Forderungen an das Steigerwerk. Walther Steiger klagte gegen den Aktionär und bekam vom Reichsgericht in Leipzig recht, die Firma war jedoch durch die Forderungen der Bank bereits ruiniert. Am 25. November 1925 wurde über das Steigerwerk die Geschäftsaufsicht angeordnet. Im Januar 1926 wurde die Automobilfirma Steiger stillgelegt.

«Martini – der Steiger»

Bereits 1923 hatte Walther Steiger bei der Schweizer Auto- und Waffenfirma Martini die Aktienmehrheit erlangt. Nachdem der Betrieb in Burgrieden 1926 mit hohen Verlusten geschlossen werden musste, wanderte Walther Steiger mit seiner Familie nach St. Blaise zur Firma Martini aus. In der Schweiz baute Walther Steiger im Martiniwerk weitere Automobile unter dem Namen «Martini – der Steiger». Die Martiniwagen erlangten aber nie den Ruhm und den Erfolg ihrer schwäbischen Vorbilder. Dies obwohl sie in ihrer Qualität und Präzision mit den schwäbischen Vorgängern fast vergleichbar waren. Von den Martini-Steigerwagen existieren noch fast ein Dutzend, ein grosser Teil des Bestandes ist noch in der Schweiz. Von den damals so beliebten und bekannten Steigerwagen sind nur noch zwei Fahrzeuge bekannt, wobei nur eines in fahrbereitem Zustand ist.

Die Recherchen über die Firma Steiger erweisen sich als sehr schwer. Deshalb möchte ich hier einen Suchaufruf zum Thema Steiger machen. Ich suche Steigerfahrzeuge bzw. -Teile, Werbematerial oder Fotos: Michael Schick, Hafnergasse 16/3, D-88471 Laupheim, Tel./Fax 0049 (0)7392 10780.