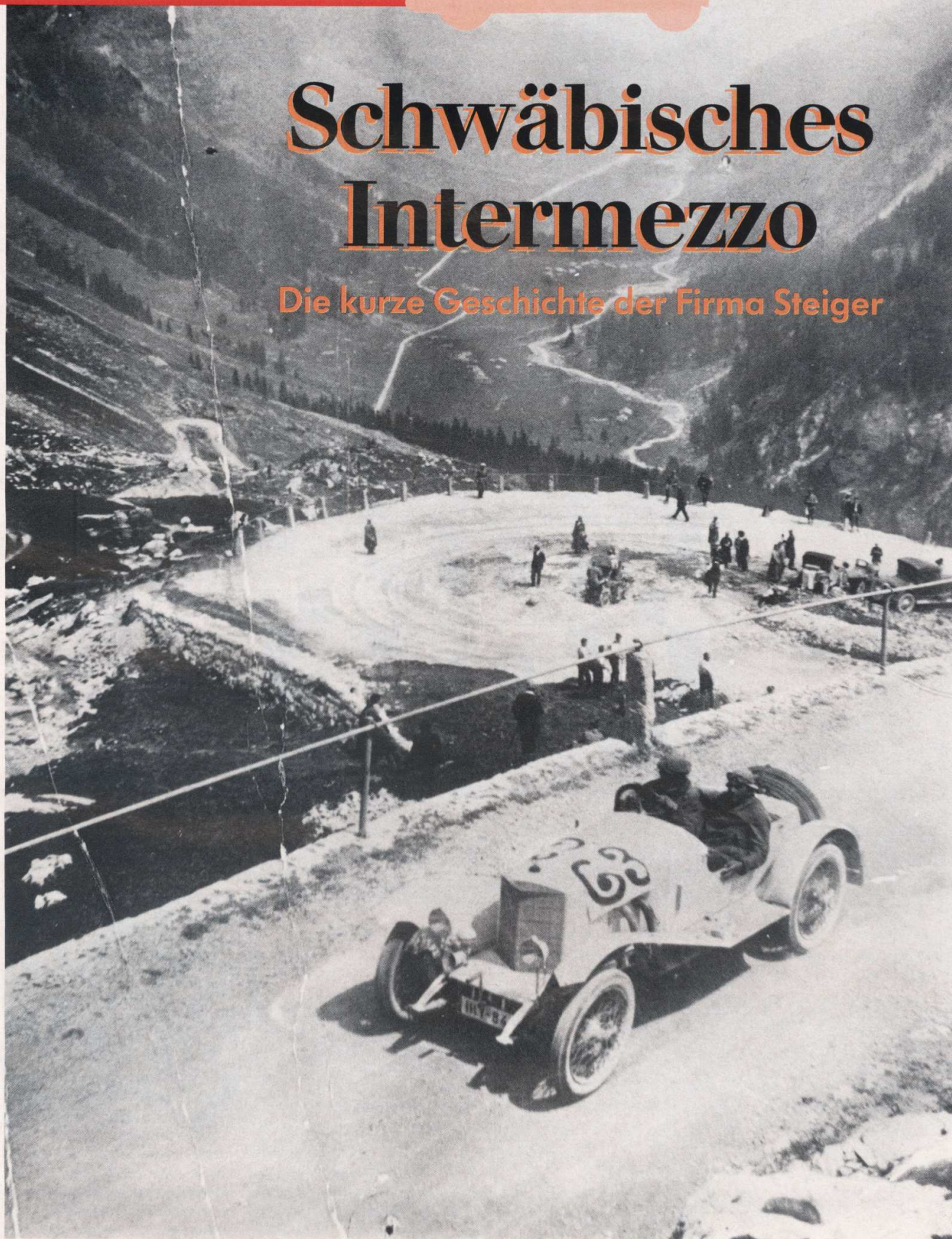


VORKRIEGSÄRA



# Schwäbisches Intermezzo

Die kurze Geschichte der Firma Steiger



**Ein Automobilhersteller aus dem Ländle? Mercedes? Porsche? Weder noch — Steiger! Kenner verbinden mit diesem Namen erstklassige Automobile, die von 1917 bis 1926 entstanden und „die deutschen Bugattis der 20er Jahre“ genannt wurden. OLDTIMER Magazin zeichnet die kurze Historie des Fahrzeugproduzenten nach.**

**W**alther Steiger, der Firmengründer, wurde am 6. Dezember 1881 in Ulm-Söflingen geboren und hatte, wie sein Vater Johann-Ulrich Steiger, die deutsche und die schweizerische Staatsbürgerschaft. Walther, eines von fünf Kindern der Steiger-Familie, studierte Chemie in der Schweiz und eröffnete unter der Regie seines Vaters im Jahre 1907 eine Stoffbleicherei mit Färberei im schwäbischen Burgrieden. Steigers Firma war für damalige Verhältnisse sehr sozial organisiert. Es gab eine eigene Gärtnerei, die Mitarbeiter und deren Familien mit frischem Gemüse und Obst versorgte und eine firmeneigene Musikkapelle. Eine betriebliche Sozialordnung legte Arbeits- und Urlaubszeit fest. Ein begabter Kaufmann war Steiger nie, sondern vielmehr ein ruheloser Tüftler, der sogar im Schlafzimmer ein Reißbrett stehen hatte. Sein ausgeprägtes Interesse an Technik befähigte ihn zu den unterschiedlichsten Erfindungen, darunter z.B. ein Zweitakt-Selbstzündermotor oder das Schleudergußverfahren für Lagerbuchsen.

Während des Ersten Weltkrieges lieferte Steigers Firma Besspannungen für Jagdflugzeuge und war auch für deren Instandsetzung, einschließlich der Triebwerke, verantwortlich. Die Heeresverwaltung in Berlin stellte ihm außerdem Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen zu Verfügung, um Bombenzünder und Granaten herzustellen. Weil sich der Chemiker Walther Steiger dadurch in seinen technischen Kenntnissen überforderte, übertrug die Heeresverwaltung im Jahre 1916 die technische Leitung der Firma dem Konstrukteur Paul Henze, einem gestandenen Mann aus der Automobilbranche. Der hatte bereits seit 1905 erfolgreich Autos konstruiert, unter anderem bei der von ihm mitgegründeten belgischen Marke Imperia. Kein Wunder, daß er der deutschen Heeresverwaltung als der geeignete Mann für die technische Leitung des Steiger-Werks erschien, das immer weniger mit Textilproduktion zu tun hatte.

Für die Nachkriegszeit planten Steiger und Henze die Produktion von großen Ackererschleppern, wobei sogar ein Prototyp hergestellt und erprobt wurde. Zu einer Serienfertigung kam es jedoch nie. Von da an war es nur ein kleiner gedanklicher Schritt zur Planung einer möglichen Herstellung von Personenwagen. Henze entwarf einen Ottomotor mit einer Zylinderbohrung von



**Steiger 1923 am Klausenpaß (links): Daniel Meier siegte in der Klasse über 11 PS vor Walther Kaufmann. 1917: Steiger-Ingenieure fahren einen 10/50 PS probe (oben).**

72 mm und einem Kolbenhub von 160 mm. Der Motor besaß eine obenliegende Nockenwelle, die durch die Kurbelwelle angetrieben wurde, die vertikale Übertragung zwischen den beiden Wellen wurde durch eine Königswelle mit schräg verzahnten Zahnrädern übernommen. In der werkseitigen Gießerei stellte man die Kolben des Motors aus dem zu jener Zeit noch seltenem Elektrometall her, das heute als Aluminium bekannt ist; Henze war sich bereits damals über die Gewichtsvorteile von Aluminium gegenüber Grauguß im klaren. Als weitere Besonderheit war die Kurbelwelle nicht genau in der Flucht der Kolbenbohrung, sondern etwas versetzt angeordnet, um die Energie der Explosion in der Brennkammer optimal über die Kolben auf die Kurbelwelle abzuleiten. Durch die extrem langhubige Auslegung erreichte der Motor seine Maximalleistung von ca. 50 PS bereits bei 2800 U/min.

Der überzeugte Ästhet Paul Henze achtete darauf, daß keine überflüssigen Kanten den Motor verunstalteten und sämtliche Ecken geschmeidig abgerundet waren. Auch die „Akustik“ kam bei dem hochmusikalischen Mann nicht zu kurz: Es war ihm sehr wichtig, daß der Motor einen be-

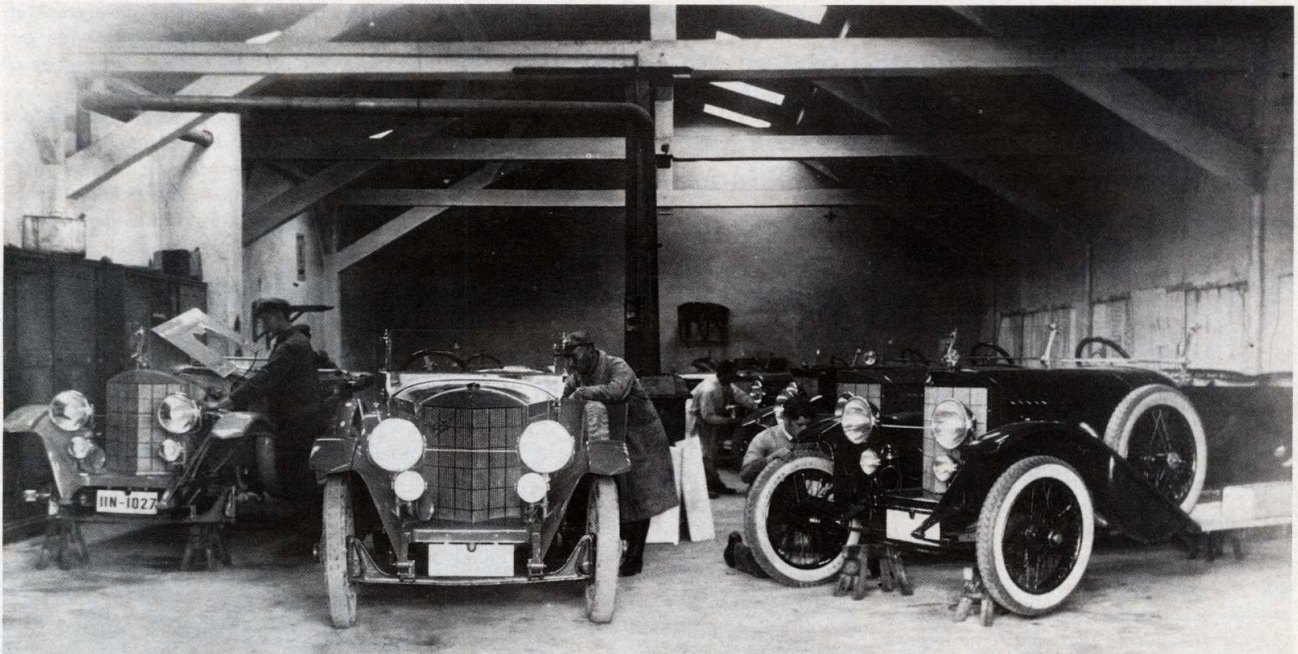
stimmten Klang hatte. Der unverwechselbare „Sound“ der Steiger-Fahrzeuge gemahnte an ein Zwitschern, das speziell beim Gaswegnehmen auftrat.

In einem Punkt jedoch kompromittierte der Ästhet den Konstrukteur. Um einen möglichst kurzen, seiner Meinung nach attraktiveren Motor zu bauen, verzichtete Henze auf ein wichtiges Kurbelwellenlager: jenes

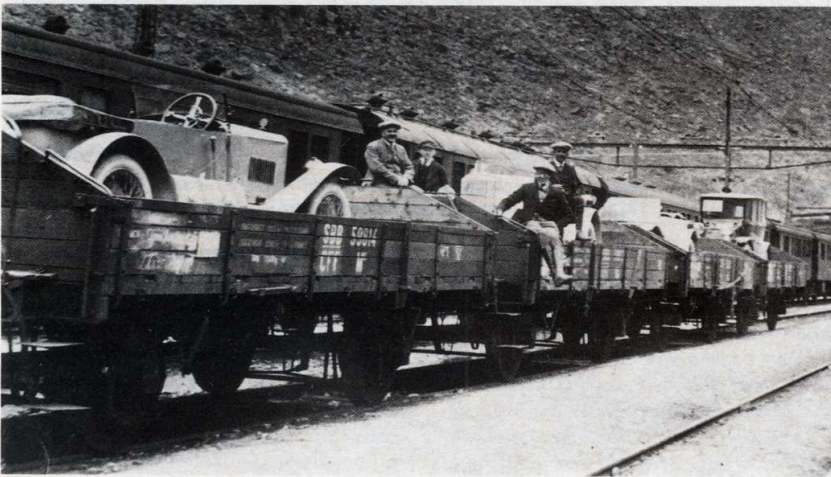
zwischen dem zweiten und dritten Zylinder. Somit hatte der drehmomentstarke Motor mit seinem extrem langen Hub nur zwei Lagerpunkte, nämlich genau an den Enden der Kurbelwelle. Dieser Konstruktionsfehler führte dazu, daß die Kurbelwellen entweder abbrachen oder sich verformten. Der eigenwillige Henze aber weigerte sich, ein weiteres Lager einzubauen. Statt dessen ließ er die Kurbelwelle in einer massiveren Ausführung gießen, um diese Kinderkrankheit des Motors zu beheben.

Weitere Motoren versah Henze mit größeren Zylinderbohrungen von 75 mm und 76 mm. Damit wurden etwa 10-15 PS gegenüber dem 10/50 PS Standardmotor gewonnen. Durch die vergrößerte Bohrung wuchs auch der Hubraum von 2,8 Liter auf 3,0 Liter: Dieser 11/60 PS Motor trieb nun den Steiger-Sport an.

Der erste Steiger-Prototyp wurde noch während des ersten Weltkrieges im November 1917 hergestellt. Die frühen Fahrzeugserien hatten einen runden Spitzkühler, der bis 1919 Verwendung fand. Walther Steiger soll den runden Spitzkühler zwar akzeptiert, aber nie rechten Gefallen daran gefunden haben. Im Jahr 1920 ersetzte ein modernerer, von Hans Neuer



**Oben: Ein Blick in die Hallen der Endmontage im Werk Burgrieden 1922. Der damalige Preis für einen Steiger betrug 14.000 Reichsmark. Unten: Das Steiger-Werksteam auf dem Weg zum Großen Preis von Italien 1923, via Eisenbahn über den Brenner.**



kreierter eckiger Spitzkühler das runde Modell. Diese neue Messingausführung verlieh dem Fahrzeug ein sportliches und elegantes Aussehen und war gleichzeitig ein unverwechselbares Markenzeichen, mit einem oben vorstehenden, dreieckigen Spitz und der Steiger-Kühlerfigur. Die Fahrzeuge waren mit einer Hinterradbremse ausgestattet, die auf die Antriebswelle wirkte und über Seilzüge betätigt wurde. Bei späteren Modellen wirkte die Bremse dann direkt auf die Hinterräder. Das Steiger-Werk experimentierte zwar auch mit Bremsbelägen aus Messing und diese sollen auf dem Prüfstand auch hervorragende Ergebnisse geliefert haben. In der Praxis stellte sich jedoch heraus, daß sie sehr empfindlich auf Staub, Schmutz und Wasser reagierten. Ab 1920 wurden

die Fahrzeuge auf Wunsch mit Vierradbremse ausgerüstet, eine Option, die 1924 zur Standardausstattung wurde. Es gab vier verschiedene Steiger-Modelle, deren Bezeichnungen die Steuer-PS-Zahl vor dem Schrägstrich und die tatsächliche PS-Zahl dahinter angab: Das Standardmodell, der 10/50 PS, war das meistgebaute. Er hatte 2604 ccm Hubraum und erreichte 95 km/h Spitze. Die meisten 10/50 PS wurden als Viersitzer karosiert. Preis 1922: 14.000 Reichsmark. Der 11/60 PS wartete mit 2826 ccm Hubraum auf. Durch seinen starken Motor war der Steiger-Tourerwagen als Sechssitzer sehr beliebt. Der 11/60 PS war auch als zweisitziger Sportwagen erhältlich und wurde oft als Rennwagen verwendet. Er kostete 1922 18.000 Reichsmark.

Schließlich gab es noch den 12/70 PS Sportwagen, mit den gleichen Abmessungen wie der 11/60, aber mit 2902 ccm Hubraum. Dieses Sportmodell wurde ebenfalls oft bei Rennen verwendet und erreichte zahlreiche Siege in seiner Klasse. Für gutzahlende Kunden steigerte das Werk auch die Leistung der Fahrzeuge. Nicht selten wurden 12/70 PS-Motoren weiter ausgebohrt und erreichten dann bis zu 100 PS und damit eine Höchstgeschwindigkeit von fast 180 km/h.

Die Wagen der „Steiger-Aktiengesellschaft“ (seit 1919), der auch eine Vertriebsgesellschaft angegliedert war, wurden für die Oberen Zehntausend hergestellt, für „sportliebende Herrenfahrer“. So nimmt es denn auch nicht Wunder, daß zu den Steiger-Kunden Prominente wie Fritz von Opel, Kurt Volkhart, der durch seine Raketenfahrzeuge bekannt wurde, und der Aerodynamiker Baron Reinhard von König-Fachsenfeld, der auf Steiger einige Autorennen fuhr, sowie die Ufa-Stars Conrad Veidt, Liane Haid und Willy Fritsch gehörten.

Ein Steiger wurde nicht unter 300-400 Kilometern Laufleistung an den Kunden abgegeben, da vor der Auslieferung einige Einstell- und Abgleicharbeiten nötig waren. Der Bodensee war oft das Ziel solcher Fahrten, bei denen die neuen Steiger einiges Aufsehen erregten.

Die Wochenproduktion des Steigerwerks belief sich auf 5-7 Fahrzeuge, wobei im Werk Burgrieden nur die Chassis, also der Rahmen mit Fahrwerk und Antriebsstrang hergestellt wurden. Die Karosserien fertigte man im Steiger-Zweigwerk in Neu-Ulm,

## Die Adresse

Steiger Automobilbau 1919-1926  
Archiv: Michael Schick  
Kapellenstr. 37  
88471 Laupheim

ab 1924 bei der Firma Neuer & Thieme, ebenfalls in Neu-Ulm.

Bei Rennen wurden die Steiger-Fahrzeuge entweder von Werksfahrern oder Privatfahrern pilotiert, die sehr oft mit Siegeslorbeeren nach Burgrieden zurückkamen. Beim Baden-Badener Autoturnier vom 10.-16. Juli 1922 beispielsweise erreichte Firmenchef Walther Steiger beim Flachrennen in der Klasse von 8-10 Steuer-PS den ersten Platz. In der 10-16 Steuer-PS-Klasse belegten die Werksfahrer Herr Fr. Koch und Frau Folville den ersten und zweiten Platz; beide erreichten die gleichen Ränge auch in den Bergprüfungen derselben Klasse. Koch und Folville nahmen im Gesamtklassement die ersten beiden Plätze ein.

Die Burgriedener Autobauer erregten mit ihren hochwertigen Fahrzeugen innerhalb kurzer Zeit großes Aufsehen. Dadurch wurde das Werk zum Ziel von Betriebs- spionage und Sabotage, die vermutlich das Ende der Firma herbeiführten. Hans Adenauer, ein Hauptaktionär des Unterneh-

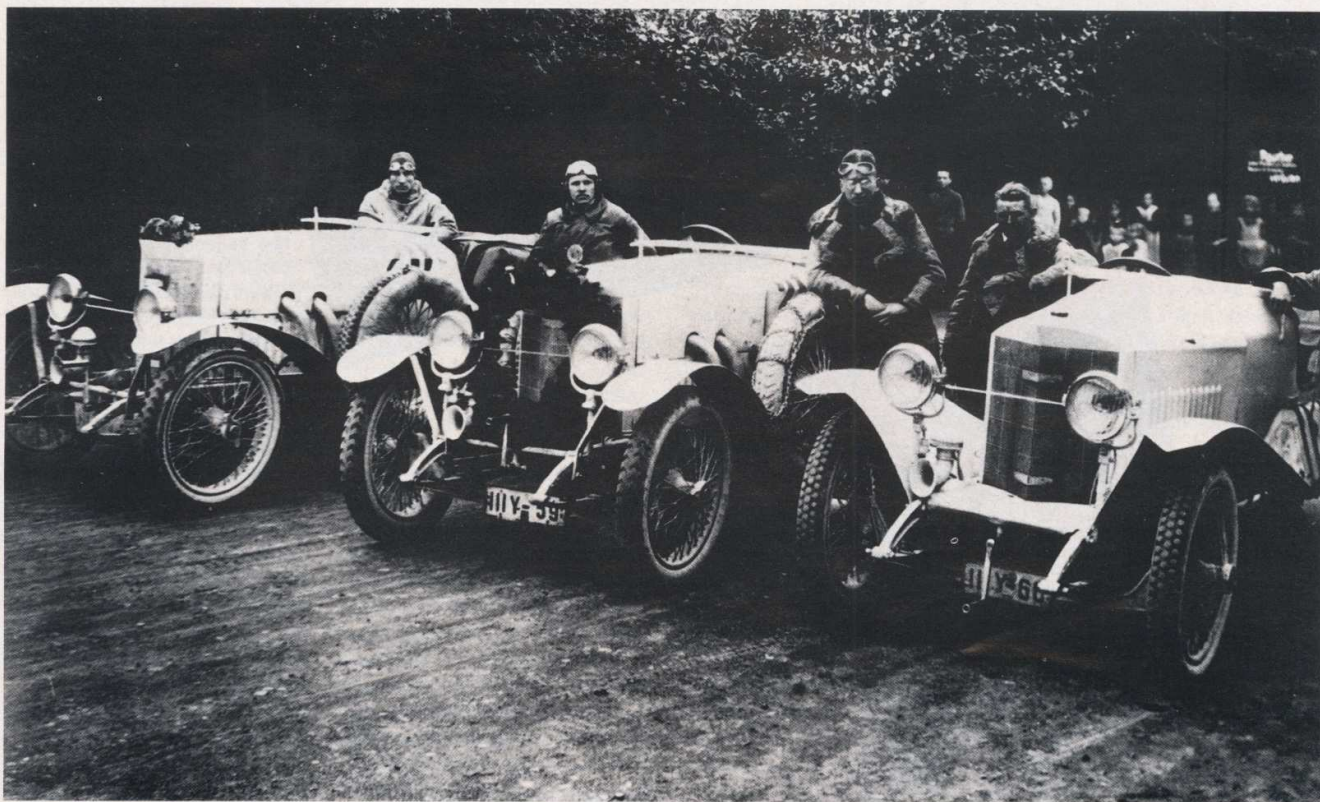


Alfred Köllner und Hans Mensch beim Eifelrennen 1922 auf einem 10/50 PS Steiger.

mens, erlangte illegal die Aktienmehrheit und stellte nach Bekanntwerden seiner Machenschaften über eine bayerische Hypothekbank finanzielle Forderungen an das Steigerwerk. Die Firmenleitung klagte gegen diesen Betrug, doch das Urteil des Reichsgerichtes (das der Firma Recht gab) in Leipzig ließ solange auf sich warten, daß die Firma inzwischen ruiniert war. Walther Steiger erhielt daraufhin eine hohe Abfindung und versuchte in St. Blaise in der Schweiz einen Neubeginn bei der Autofirma Martini, jedoch ohne Erfolg. Der größte Teil der Firmenunterlagen wurde in einer Bombennacht im März 1945 zerstört. Etwa 3000 Steiger wurden bis 1926

hergestellt, die Aufteilung nach Modellen ist jedoch nicht bekannt. Man weiß von zwei 10/50 PS-Tourenwagen in Deutschland, einer davon steht in unrestauriertem Originalzustand, sprich Schrott, im Automuseum Bad Oeynhausen, der zweite gehört einem bekannten Briefmarkenhändler. Nach fast siebzig Jahren ist es schwer, historische Dokumente, Fotos oder gar Fahrzeugteile zu finden. Der Autor dieses Berichts wäre daher sehr dankbar, wenn interessierte Leser mit Erinnerungen, Fotos oder was sonst mit der Firma Steiger zu tun hat, zu seinem Steiger-Archiv beitragen würden (Adresse siehe Kasten).

Michael Schick



Das Steiger Werksteam nach der Rückkehr von der Targa Florio 1924, wo es hinter Bugatti und Brennabor den 6. Platz belegte.