

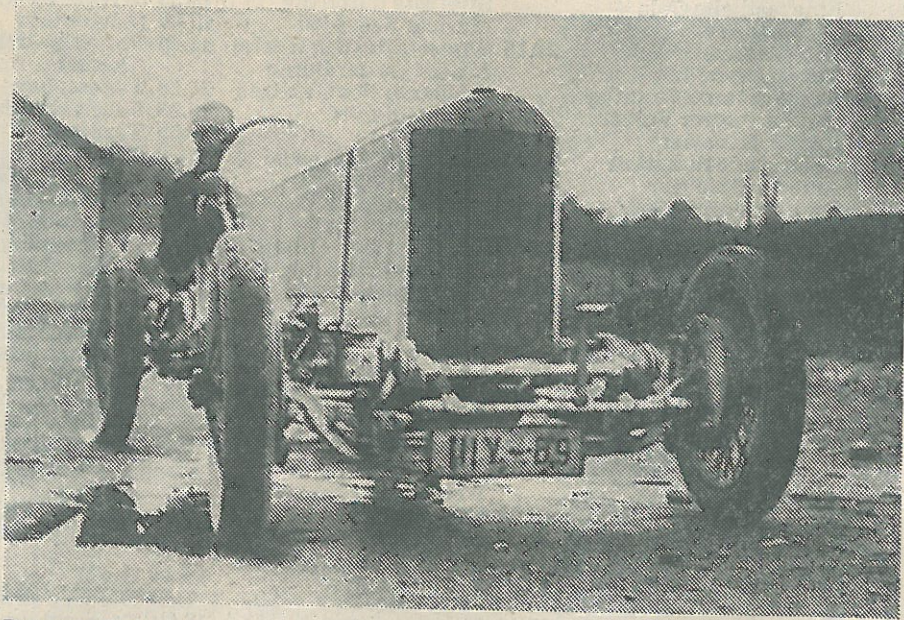
Dem TÜV stünden Haare zu Berge

Die Grenzen zwischen Sport- und Rennwagen waren Mitte der 20er Jahre fließend. Hängte man ans Fahrgestell samt Karosserie noch vier Kotflügel, so hatte man die Sportversion, ließ man diese dem Spritzschutz dienenden Metallteile sowie Lampen und übrigen überflüssigen Zierat fort, erhielt man den Rennwagen. Selbst die Privatfahrer entschieden meist kurzfristig und angesichts der Starterlisten, in welcher Klasse sie starten wollten und schraubten erst am Austragungsort ihre aktuelle Version zusammen – je nachdem, in welcher Gruppe sie sich die größeren Chancen ausrechneten. Selbstverständlich benutzten diese Privatfahrer ihre Autos auch zu Zuverlässigkeitsfahrten, wobei es durchaus auch um Tempo ging.

Ein großer Steiger-Rennwagen war es, mit dem sich Ernst Hofer 1926 am Avus-Rennen beteiligte – allerdings wohl kaum als Werksfahrer, denn im Sommer dieses Jahres hatte man im Burgriedener Werk weiß Gott andere Sorgen. Die Firma stand nun endgültig kurz vor dem Konkurs. Der früher oft im Einsatz für die Steiger AG zu beobachtende Hans Kolb chauffierte – erfolglos – seinen Bugatti über die Berliner Piste. Die Spitzengeschwindigkeit von Sieger Rudolf Caracciolo's Zwei-Liter-Mercedes mit 170 PS bei damals geradezu sensationellen 7000 Umdrehungen pro Minute lag schon bei 205 Stundenkilometer. Die Achtzylindermotoren besaßen Doppelnockenwellen mit vier Ventilen je Zylinder. Anhand dieser beeindruckenden technischen Werte wird deutlich, warum der Steiger Hofers neben der weiteren Konkurrenz von NAG, Austro-Daimler, Alfa Romeo sowie den OM-Sportwagen des Prinzen Max zu Schaumburg-Lippe im Rennbericht keine Erwähnung findet. Am Rande: Neben den Werks-Steiger-Wagen verschwanden in diesem Jahr auch die offiziellen NAG- und NSU-Renntypen von den Rennstrecken.

Den letzten öffentlich allgemein bekannt gewordenen Steiger-Sieg errang Richard Fuld 1926 auf einem 2,9-Liter-Steiger-Sport. Er wurde im August Gesamtsieger der Robert-Batschari-Fahrt, bei der er im Vorjahr schon so gut abgeschnitten hatte. Privatfahrer bewegten etliche Steiger auch in den Jahren nach der Liquidation noch über Rennstrecken, zumeist bei lokalen und unbedeutenderen Veranstaltungen, doch offiziell war es 1926 aus und vorbei mit der „Spitzkühler-Herrlichkeit“ auf der internationalen Rennbühne.

Während des fast sechsjährigen Renn-Engagements hatte man in Burgrieden ständig Versuche zur Leistungssteigerung unternommen, und die



Der erste Steiger-Rennwagen mit Vierradbremzen – der erfolglose Sizilien-Ausflug zur „Targa“ hatte also doch etwas vorangebracht! SZ-Repro: Gemeindecarchiv Burgrieden

Sportwagen, die in die Hände gutbetuchter Privatfahrer kamen oder gar für die Werksfahrer hergerichtet wurden, unterschieden sich beträchtlich von den mehr oder weniger serienmäßigen Tourenwagen. Einige Motoren stellten die späteren Steiger-Konstrukteure Ludwig Rees und Alois Zeiler, die Paul Henzes Erbe übernommen hatten, sogar mit zwei Vergasern oder auch mit einem vierventiligen Zylinderkopf aus. Irgendwelche Leistungsangaben liegen darüber heute nicht mehr vor – was auch auf die Rennwagen zutrifft, über die es nur spärliche Informationen gibt. Es gab halt auch in Burgrieden die Geheimhaltungspolitik.



DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels

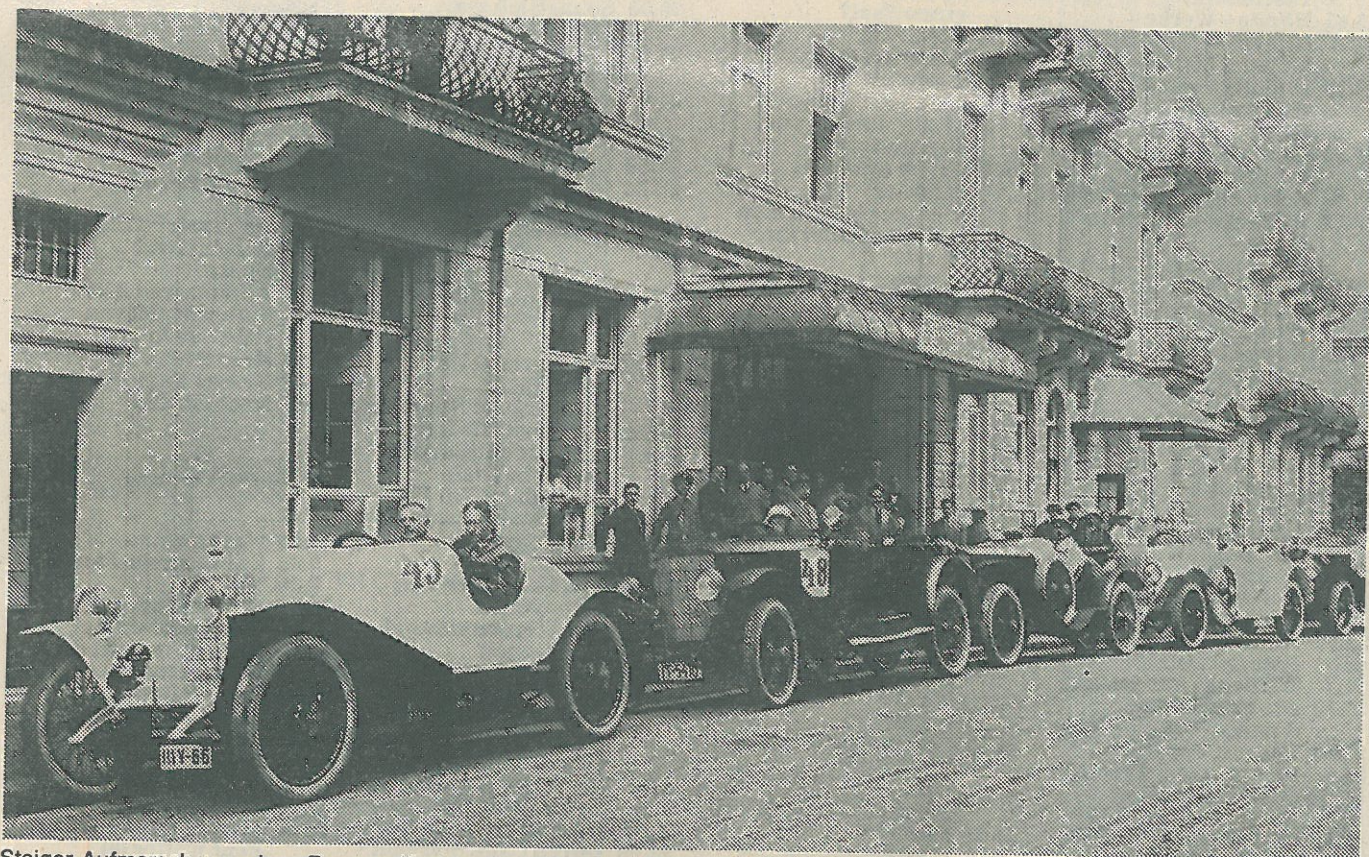
FOLGE 24

Noch ein Wort zum Rennsport allgemein: Neben den ungezählten Vergleichsmöglichkeiten für die seriennahen Wagen und die Grand-Prix-Renner gab es einige ausgesprochen ulkig-seltsame Blüten. Beispielsweise die „Voiturette-Klassen“, die in Frankreich ihren Ursprung hatten. Dieser am besten mit „Autochen“ übersetzte Begriff, dem die englischen „Cyclecars“ entsprachen, vereinte ziemlich skurrile Gefährte unter seiner Flagge. Außer geradezu kriminell leichten vierrädrigen Geschossen konnte der Rennsportfan jener Tage auch Dreiräder im heißen Kampf um die Plätze erleben. Betrachtete man die sicher mit viel Herz-

blut konstruierten Fahrzeuge mit den Augen eines TÜV-Gutachters, stünden einem die Haare zu Berge! Von Ecken und Kanten ganz abgesehen, ragten da nicht selten sich bewegende Motorteile ins Freie, von der Standfestigkeit der Dreiräder ganz zu schweigen. Dennoch waren die Mini-Rennwagen beim Publikum äußerst geschätzt, wurden die strahlenden Sieger genauso gefeiert wie die Helden der „Super-Autos“.

Konstrukteur eines schon ein wenig sichereren Klein-Rennwagens war der bekannte deutsche Motorrad-Konstrukteur Fritz Cockerell. Der versierte Motorenbauer hatte sich an einem 1100-Kubik-Zweitakt-Rennwagen mit Vorderradantrieb versucht. Gerade diese Antriebsart bereitete den Konstrukteuren damals noch großes Kopfzerbrechen. Mit seiner Schöpfung wollte Cockerell 1925 an der Targa Florio teilnehmen, jedoch erreichte er Palermo nicht. Er steuerte den Rennwagen von München nach Italien selbst, blieb aber in Neapel mit einem irreparablen Defekt liegen.

Erwähnung findet der Hersteller von Cockerell 110-ccm, 145-ccm- und 165-ccm-Zweitakt-Motorrädern an dieser Stelle nur, weil er eine Zeitlang mit Walther Steiger in Burgrieden zusammenarbeitete. In den Werkshallen an der Rot bosselte Cockerell an seinen Neuschöpfungen, durfte dazu die Werkzeuge und Maschinen der Steiger AG benutzen. Seine ungewöhnlichste Kreation war das unorthodoxe Fünfzylinder-640-ccm-Megola-Motorrad, das einen Sternmotor im Vorderrad eingebaut hatte. In Burgrieden entwickelte er als erster gepreßte Motorrad-Rahmen – eine Idee, die wenig später perfektioniert von BMW präsentiert wurde.



Steiger-Aufmarsch vor dem Brenner-Kurhotel in Baden-Baden, wo die Mannschaft an Veranstaltungen der Automobilwoche teilnahm. Im vordersten Fahrzeug die Besatzung Walther Steiger und Walter K...

förmigem Abs... vier Röhren Wa... Brunnen krön... Meeres- und... scheinbar in je... gewesen. Zwei... der Stelle der... spenden noch... Schatten.

Die breite St... platz ist auf bei... häusern flankie... lerdings mit ze... fronten, fast gle... Gasthaus zum... im vorletzten Ja... heimer Volksba...

Diese Postka... 1904, nachmitt... Uhr, in Lauphe... Fünfpfennigbric... Dauerserie. Die... mit dem Buchs... heimer Werkze... Ein zweiter Pos...

Gemeind Bauschu

WAIN (ew) - I... der Bauschutt-D... kurz bevorsteht... Wain einen neu... schutt. Der Gem... deverwaltung ha... gung dem Land... ständige Aufsich... kommende Au... gen. Eine Entsc... Zur Auffüllung... Rahmen der D... nächsten Jahren... wurden dem La... gende Alternativ... lich der Straße n... mündungsbereic... buch oder beim... dungsbereich zu... wurden bereits... daß die Zufahrts...

Donner wieder Gen

WAIN (ew) - D... tagt am Donners... Uhr in seiner ers... nach der Somme... der Tagesordnun... bauungsplan-Ent... westliche Indust... Bettelkrautgärten... schutt-Deponie be... auf Aufnahme der... turprogramm „L... wicklung der Fl... Mitteilungen und...

Mit „Fant

„Volle gegen

BIBERACH - I... Stadt Biberach, c... ach arrangierten... in der Biberach... Besucher: Erster... sind alkoholfreie... Crash-Versuche i...

Wer außerdem i... und zu hohe Ges... unfallursachen w... darüber informie... ßen um eine Prer... der Vorstellung... schen Alcotestger... beim Polizeirevie... ist.

Mit von der Pa... Fantasy“ aus Bac... gene Verein hat... macht, den Alko... dern und Jugen... Mit einer blitzsa... attraktiven Mixge... pe an diesem Abe...

Öffentli des Ge

MIETINGEN - ... findet um 19.30 U... zung des Gemein... ordnung: 1. Fests... ste im Rechnungs... eines Lagerplatze... schaffung eines...