

Michael Schick mit seinem Steiger-Wagen im „Alten Röhrenwerk“ Söflingen. Genau dort bekam das Auto vor 95 Jahre seine Karosserie, wie das historische Foto zeigt. Fotos: Volkmar Könneke (4), Privat

Das Auto und sein Besitzer strahlen um die Wette. Der blank gewienerte 95 Jahre alte Steiger-Wagen rollt auf das Gelände des Alten Röhrenwerks in Söflingen, der 52-jährige in schwarzes Leder gekleidete Michael Schick am Steuer. Dort, wo heute mehrere Firmen ihr Domizil haben, war 1925 die Karosseriefabrik Neuer & Thieme ansässig. Und genau dort hatte der Steiger damals sein maßgeschneidertes Blechgewand erhalten.

Kernig röhrt der 55 PS-Motor auf. Noch einmal zurücksetzen, noch einmal kurz rangieren, dann ist es geschafft: Das schwarzrot glänzende Auto steht genau so vor dem Gebäude in der Söflinger Straße 100 wie auf einem Foto aus dem Jahr 1925, das Michael Schick besitzt. „Eine wundervolle Rückkehr“, schwärmt er. Gut 60 Stundenkilometer schnell sind sie aus Laupheim nach Ulm gefahren, „aber natürlich nicht auf der B 30“. Problemlos sei die Reise gewesen, sagt Schick, er habe nur kurz die Zündkerzen nachgestellt.

Mit seinem markant spitzen Kühler, den großen Rundscheinwerfern und den schenkeldicken Auspuffrohren ist der Steiger ein prachtvoller Anblick. Seit 30 Jahren ist der Laupheimer Schick fasziniert von der Geschichte der Burgrieder Automarke Steiger, die von 1918 bis 1926 existierte.

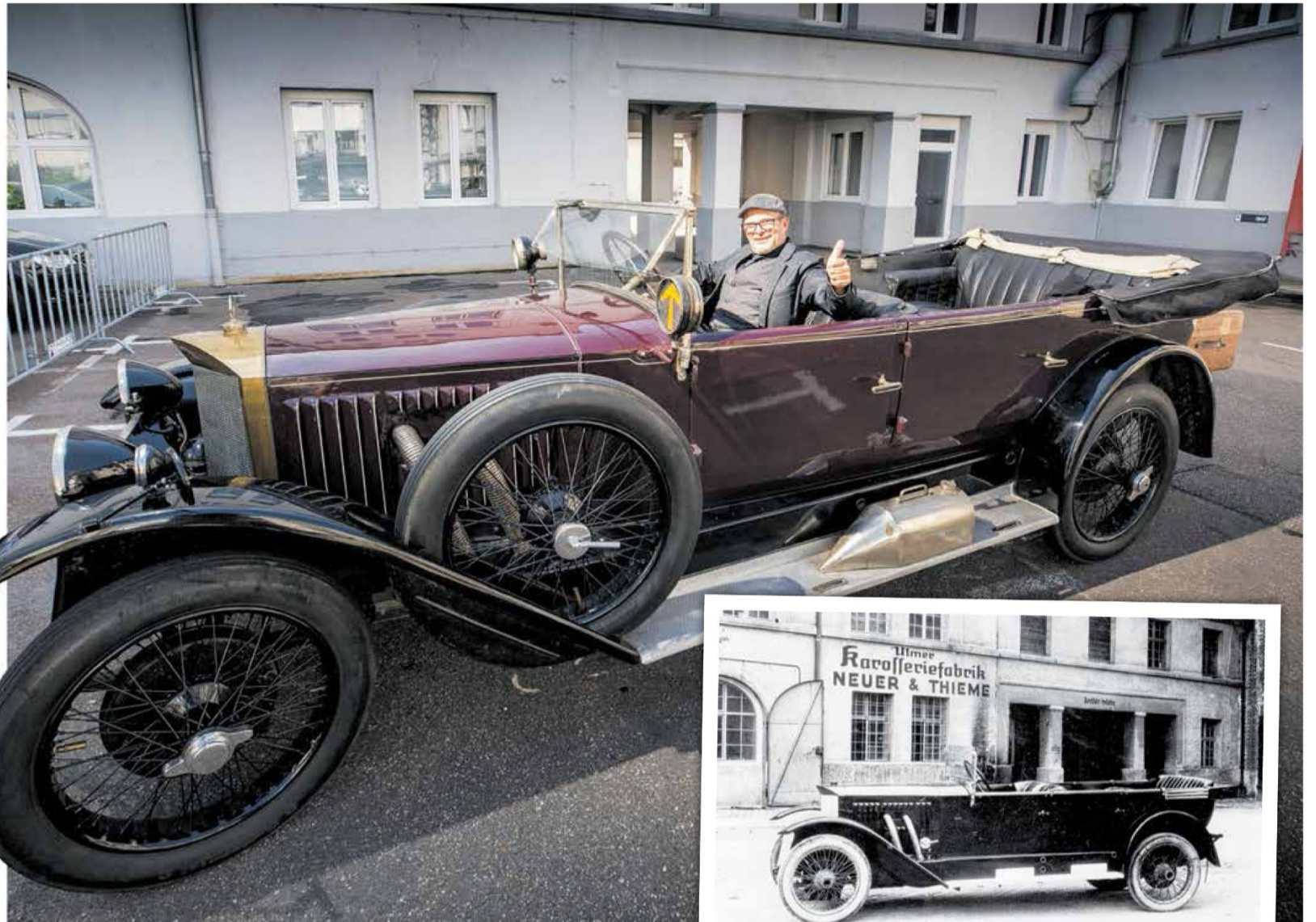
Schick, der als Kriminaltechniker bei der Ulmer Polizei arbeitet, hat sogar ein „Steiger-Buch“ verfasst. In dem hat er auf fast 400 Seiten nicht nur die Firmengeschichte erzählt, sondern auch das Weiterleben einzelner Fahrzeuge dokumentiert. Daher weiß er: Steiger hat insgesamt rund 1200 Fahrzeuge produziert und nicht 3500, wie bei Wikipedia zu lesen ist. Und: Sein Steiger ist der letzte seiner Art, zumindest das letzte Original.

In Vergessenheit geraten

Steiger gehört zu den vielen deutschen Automarken der Zwischenkriegszeit, die in Vergessenheit geraten sind. Der Schweizer Ingenieur Walther Steiger hatte 1914 in Burgrieden eine Maschinenfabrik gegründet. Während des Ersten Weltkriegs wurden dort Flugzeuge und Flugmotoren repariert. Von 1917 an beschäftigten sich Steiger und sein Konstrukteur Paul Henze aber auch mit Kraftfahrzeugen. Sie wollten Acker-schlepper herstellen, sattelten dann aber auf Pkw um.

1918 kam mit dem Steiger 10/50 PS das erste Modell heraus, ein Tourenwagen, der bis zum Ende des Unternehmens das wichtigste Modell bleiben sollte. Technisch galt der Steiger als fortschrittlich, die Autos wurden mit Bugatti verglichen. Von Beginn an besaßen die Wagen obenliegende Nockenwellen zur Ventilsteuerung, deren Antrieb über so genannte Königswellen erfolgte – insofern waren Steiger Sportwagen. Sie verfügten über 12-Volt-Elektrik (von Bosch), optionale Doppelzündung und von 1920 an über Vierradbremmen.

Von 1921 an fertigte Steiger auch eigene Karosserien – dabei kamen Neu-Ulm und Ulm ins



Ein Oldtimer besucht sein Geburtshaus

Auto Das letzte Original seiner Art: Der Laupheimer Michael Schick besucht mit seinem Steiger-Wagen Söflingen, wo das Fahrzeug 1925 bei Neuer & Thieme seine Karosserie maßgeschneidert bekam.

Von Magdi Aboul-Kheir

„Der Wagen ist wintertauglich. Wenn man davon absieht, dass er keine Heizung hat.“

Michael Schick
Steiger-Liebhaber

Spiel. Zuständig war dafür Hans Neuer, der durch seinen Bruder, der in Burgrieden ein Friseurgeschäft hatte, auf die Firma Steiger gestoßen war. Der Schwabe Neuer hatte bei der österreichischen Karosseriefabrik ÖFFAG sein Handwerk gelernt. Er verleiht dem Steiger-Wagen ein elegantes und schnittiges Aussehen, geprägt von der Art Déco.

Der Karosseriebau fand zunächst in der Neu-Ulmer Kanonierstraße 31 – bekannt als Kammergebäude – statt. 1924 verließ Hans Neuer die Firma und gründete mit dem Ulmer Ernst Thieme eine eigene Karosseriefabrik in Söflingen, die aber Steiger-Wagen als Tochterfirma weiterhin maßgeschneiderte Blechkleider verpasste: Neuer & Thieme. Dort, in der Söflingerstraße 100, wurde 1925 dann auch der Steiger-Wagen karosseriert, den Schick besitzt.

Steiger stellte zu der Zeit auch einen rasanten zweisitzigen Roadster her, mit einem stärkeren Motor. Die 100 PS-Rennversion schaffte stolze 180 Stundenkilometer Spitze und war bei Autorennen wie Avus, Eifelrennen und Monza erfolgreich.

Bis zu 500 Arbeiter und Angestellte arbeiteten in der kurzen Blütezeit bei Steiger. Doch in der Automobilkrise 1926 musste das Unternehmen Konkurs anmelden. Die Pleite der Firma Steiger hatte auch Konsequenzen für Neuer & Thieme, ihnen brachen die Aufträge weg. Sie mussten 1928 Konkurs anmelden. Die Firma wurde

von Karl Kässbohrer übernommen – aber das ist eine andere Geschichte. Neuer und Steiger kamen beim Schweizer Autohersteller Martini unter.

Schicks Begeisterung für Steiger reicht in die frühen 90er Jahre zurück, als er auf die Historie der Burgrieder Firma aufmerksam wurde. Er lernte ältere Menschen kennen, die noch vom guten Ruf des Unternehmens schwärmten. „Man war stolz auf Steiger. Das war einst eine Art Familie.“ Die Firma habe in der Branche eine guten Namen besessen, nach dem Konkurs hatten Steiger-Arbeiter keiner Schwierigkeiten, bei Maybach, Horch und Mercedes unterzukommen.

Innovative Energie der 20er

Auch wenn sich Michael Schick seit drei Jahrzehnten mit Steiger befasst, so konnte er doch erst vor zwei Jahren den Wagen kaufen. Es handelt sich um einen Steiger 11/55 PS. Das bedeutet, er hat knapp drei Liter Hubraum, 11 Steuer-PS und 55 PS Motorleistung. In Ulm ist der Steiger offen zu Besuch, mit Sommerverdeck. Es gibt aber auch ein Hardtop, mit dem sich das Auto in eine geschlossene Limousine verwandeln lässt. Dann sei er wintertauglich, sagt Schick, „wenn man davon absieht, dass er keine Heizung hat“.

Schick fasziniert die „innovative Energie der 20er Jahre“, die der Wagen vermittelt: „Unglaublich, dass so etwas auf einem

schwäbischen Dorf entwickelt wurde.“ Und ihn faszinieren die Geschichten und Menschen hinter seinem Auto.

Die Geschichte beginnt wie gesagt 1925, wobei der erste Besitzer unbekannt ist. Schick weiß nur, dass das Auto ursprünglich flaschengrün war. Der zweite Besitzer war ein Arzt im Schwarzwald, der den Steiger als Sanitätsfahrzeug nutzte, mit Rotem Kreuz auf Motorhaube und Tür. So habe das Auto Kriegs- und Besatzungszeit überstanden, weiß Schick. Der Arzt und Auto-Liebhaber habe den Wagen gut gepflegt. Als er 1960 kinderlos starb, kam der Steiger in eine Werkstatt.

Dort stand er sechs Monate, bis sich ein Student in den damals bereits 35 Jahre alten Wagen verliebte. Er wollte ihn für 1000 D-Mark kaufen, zahlte 100 an – dann kam seine Mutter, fragte ihren Sohn, ob er spinne, und machte das Geschäft rückgängig. „Da der Student aber für ein paar Stunden Besitzer war, gehört er für mich trotzdem zur Geschichte des Autos“, sagt Schick. Er hat eben alles minutiös recherchiert.

Gekauft wurde der Steiger dann von einem Böblingen, der ihn in Stand setzte, aber auch um-

lackierte: perlbroomeer. Aus der Zeit könne man sich eigentlich nur Schwarz-Weiß-Fotos ansehen, kommentiert Schick trocken. Der nächste Besitzer, ein Leonberger, der den Steiger kaufte, 1962, lackierte ihn nochmals um: rotschwarz – so wie das Auto heute noch aussieht.

Seit 1972 gehörte der Steiger dem Lorcher Briefmarkenhändler und Oldtimer-Sammler Hermann Sieger. Der erhielt ihn im Original-Zustand, pflegte ihn als „rollendes Denkmal“. Schick hatte schon lange ein Auge auf das Auto geworfen, stand in freundschaftlichem Kontakt mit Sieger: „Ich musste warten, bis er bereit war.“ Vor drei Jahren war es soweit, Sieger verkaufte Schick das Auto, der Preis sei „Verschluss-sache“, aber Sieger sei es eine „Herzensangelegenheit“ gewesen, dass er das Auto bekomme.

Er kostete 15 750 Reichsmark

Zum Thema Geld sagt Michael Schick nur so viel: 1925 habe der Wagen 15 750 Reichsmark gekostet, dafür habe ein Fabrikarbeiter zehneinhalb Jahre arbeiten müssen. Der Steiger war also ein teures Auto, ein vergleichbarer Mercedes kostete damals knapp 10 000 Reichsmark – ein Grund, warum sich Steiger seinerzeit nicht halten konnte.

Als Schick den Wagen kaufte, hatte er einen Motorschaden, musste ein halbes Jahr repariert werden. Seit November 2018 ist er wieder fahrtüchtig, „wir kamen anstandslos durch den TÜV“, sagt Schick. Und tatsächlich sei sein Steiger der letzte seiner Art, zumindest das letzte Original. Denn in Rüsselsheim gebe es zwar einen zweiten Steiger, aber der sei größtenteils rekonstruiert.

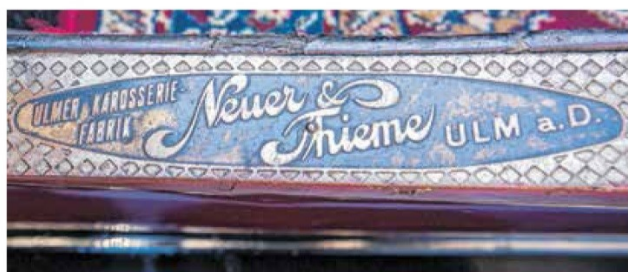
Begeistert macht Schick noch Fotos von seinem Auto, aus der gleichen Perspektive wie auf der historischen Aufnahme. Großartig findet er auch, dass das Gebäude in der Söflinger Straße – 1912/13 als Kaserne erbaut, später gewerblich genutzt – noch immer fast so aussieht wie auf dem alten Foto. „Dieser Tag ist ein Highlight“, sagt Michael Schick. Dann geht es in die Ulmer Innenstadt, um dort eine Runde zu drehen, auch ein paar Fotos vor dem Münster: Fahrzeug und Fahrer stets strahlend.



War in den 20ern ein edles Gefährt: der Steiger-Wagen.

Die Geschichte einer Burgrieder Automarke

Historie Michael Schick hat die Geschichte der Burgrieder Autofirma in einem Buch erzählt: „Steiger – Die Geschichte einer schwäbischen Autofabrik in den 20er Jahren“. Das Buch kann man per Mail erwerben: bestellung@dersteiger.de. Auf der Homepage www.steiger-burgrieden.de hat Schick viele Fakten und Bilder zusammengetragen.



Die Ulmer Karosseriefabrik Neuer & Thieme war eine Tochterfirma des Burgrieder Fahrzeugherstellers Steiger. Auch sie hat sich im dem Wagen verewigt – an der hinteren Tür.