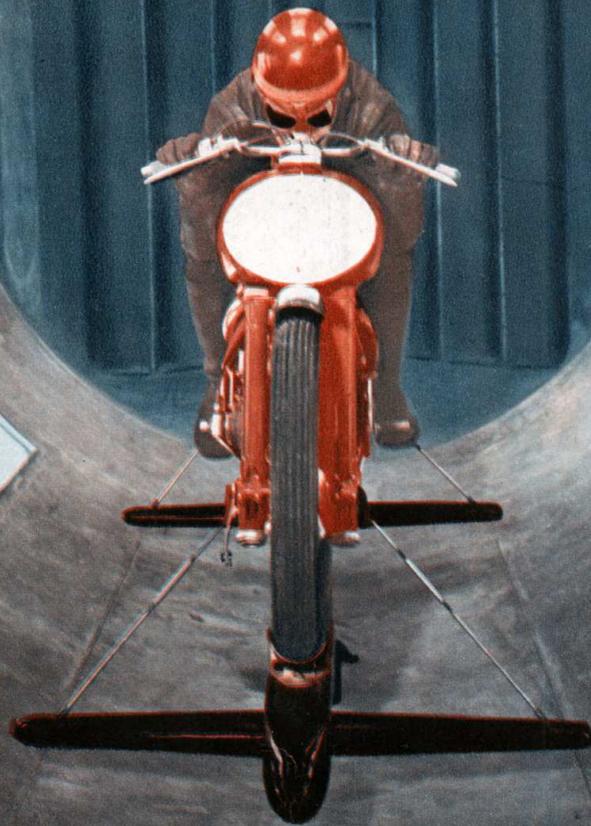


das **AUTO**

Regelmäßige Ausgabe

**MOTOR  
UND  
SPORT**



*In diesem Heft:*

Karosserien im Windkanal  
Mexikanische Abenteuer  
Rechnen Sie mal, bei 12 Prozent!

# Biographien alter Autos

## 1. 10/50 PS Steiger

Als wir im Frühjahr mit dem Fiat-Balilla-Sport die Reihe unserer Sportwagen-Biographien abschlossen, erhielten wir immer wieder Briefe unserer Leser, die stürmisch eine Fortsetzung verlangten. Mit der Erinnerung an die Autos unserer Jugend wurden Reminiszenzen an alte, glückliche Zeiten wach. Wer kennt sie heute noch, die Maybach-Zeppelin und Dixi, Wanderer-Puppchen, den Grade und so viele andere? Unsere Biographien, jeweils geschrieben von solchen, die am Steuer dieser Autos Lust und Leid erlebten, führen in die „Gründerjahre“ des Automobils zurück. Red.



Foto: Limbacher

Wohl alle, die sich an den 10/50 Steiger erinnern und je einen dieser Wagen besessen haben, werden noch heute mit Freude und einer gewissen Wehmut an ihn zurückdenken. Wie ich den Wagen, den vorher mein Vater gefahren hatte, Ende 1929 in die Hand bekam, hatte er schon manches Jahr auf dem Buckel, war aber immer noch unverwundlich: trotz 120 000 km mit den ersten Kolben!

Der Motor war furchtbar langhubig (Bohrung 72 mm, Hub 160 mm!) und hatte vier Zylinder mit großen, hängenden Ventilen und oberliegender Nockenwelle. 50 PS leistete er bei 2400 U/min. Die mächtige Maschine füllte die große Haube mit dem Spitzkühler und der charakteristischen Nase voll aus. Man konnte die Haube ruhig öffnen,

es war keine „Angabe“, es steckte wirklich etwas darunter. Die Kompression war sehr hoch und reines Benzin nur schlecht verdaulich. Aral war gut, aber wie freute sich der Motor, wenn er reines Benzol bekam! Man hörte seine Zufriedenheit schon am Ton. Überhaupt der Ton! Am Lenkrad befanden sich zwei Hebel, einer für Gas und einer für Luft. Mit dem Lufthebel hatte es seine besondere Bewandnis. Man fuhr den Wagen stets mit viel Luft, also Zusatzluft. Dadurch war der Wagen sehr sparsam. Im Durchschnitt brauchte er 13 Liter, aber man konnte es mit 11 Litern schaffen, wenn man Benzol — natürlich mit viel Luft — fuhr. Beim Schalten nahm man die Luft nicht fort und sie entwich dann mit einem durchdringenden, pfeifenden Geräusch. Das war ein beson-

deres Vergnügen, forsch anzufahren und die überschüssige Luft beim Schalten pfeifen zu lassen. Der Eindruck war imponierend. Um 1930 herum wurden die Auspuffklappen verboten, die damals noch jeder Wagen hatte. Diese Verordnung wurde dadurch kompensiert, daß wir die Klappe zwar dauerhaft schlossen, aber dafür die Windungen aus dem Schalldämpfer ausmontierten. Der Ton wurde dadurch unvergleichlich. Zu jener Zeit kamen die Mercedes-Kompressor-Motoren auf und alle Welt bestaunte sie. Kompressor war Trumpf, und durch sein Pfeifen fiel ein Abglanz auf den alten Steigerwagen. „Auch mit Kompressor?“ hieß es oft voller Bewunderung. Ich pflegte dann nur vielsagend zu lächeln, ... und blickte auf die zwei dicken vernickelten Auspuffrohre, die an der linken Seite aus der Haube traten.

Es gab zwar in den 30er Jahren schon bedeutend modernere Fahrzeuge, aber trotzdem konnte der Steigerwagen noch gut mithalten. Die Beschleunigung, auf die besonders die Besitzer amerikanischer Wagen damals stolz waren, hatte er zwar nicht, aber er war doch ein ausgesprochen sportliches Fahrzeug. Von 60 km/st aufwärts war er erst „richtig“, dann lebte der Wagen, und trotz seiner Jahre erreichte er mühelos 120 km/st. Der Steiger war ein Fahrzeug für den Herrenfahrer, im guten Sinn des Wortes, für einen Menschen, der dem Autosport zugetan war. Ich trauere ihm heute noch nach und würde mich nicht scheuen, ihn auch heute zu fahren, wenn ich ihn noch hätte.

Die Schaltung war einzigartig. Schwerer, massiver Schalthebel, Kullenschaltung rechts außen, aber wundervoll weich und leichtgängig. Zwischenkuppeln und Zwischengas gab es nicht, man durfte die Kuppelung nur halb durchtreten, ganz leicht und ohne Geräusch glitt der nächste Gang hinein. Man konnte wirklich mit dem „kleinen Finger“ schalten, hinauf und herunter. Im vierten Gang war das Getriebe hoch übersetzt, aber das störte nicht; der Motor war ja stark genug. Obwohl der Wagen den Bereich über 60 liebte, muckte er auch nicht bei 20 km/st im großen Gang. Nach meiner Erfahrung hat sich selten ein Wagen so gut schalten lassen, es ging tatsächlich fast wie im Traum.

Die Federung war hart aber angenehm, so wie es sich für ein sportliches Fahrzeug gehört, auch heute noch. Während die meisten Wagen damals hinten Halbelliptikfedern hatten, besaß der Steiger zwei mächtige Auslegerfedern, eine damals viel bewunderte Konstruktion. Wirklich liebevoll war die Ausstattung des Wagens. Die Sitzlehnen waren nicht glatt, sondern an den Seiten mit Wulsten versehen. Man saß so sehr fest und bequem und rutschte nicht, wenn sich der Wagen heftig bewegte. Unvergleichlich stabil und solide waren diese Fahrzeuge, sie waren nicht unterzukriegen und nahmen erfolgreich an vielen Wettbewerben teil.

Schade, daß sich die Fabrik in Burgrieden/Württemberg nicht halten konnte. Ursprünglich als Walther Steiger & Cie gegründet, wurde sie später nach Überwindung finanzieller Schwierigkeiten als Steiger A.-G. weitergeführt, mußte dann aber nach einigen Jahren endgültig ihre Pforten schließen. Soviel ich weiß, ist Walther Steiger dann ausgewandert und hat bei einer Schweizer Firma einen großen 28/95 PS Sechszylinder-Sportwagen gebaut.

Jedenfalls war der Steigerwagen zu seiner Zeit eine bemerkenswert fortschrittliche Konstruktion und ich habe nie gehört, daß je einer seiner Besitzer damit unzufrieden gewesen wäre.

Weit durchs Land hat uns der treue Wagen gefahren. Viel Geld hatten wir als junge Leute nicht, aber wir legten zusammen, dann langte es. Ich brachte den Wagen, vollgetankt natürlich (das reichte für 450 km), die Mädels brachten die Verpflegung, die Jungens zahlten die Getränke (aber ohne Alkohol) und, wenn nötig, den weiteren Kraftstoff. Waren wir einmal mehr als vier, wurde der oder die fünfte vor die beiden hinteren Sitze auf den Boden gesetzt. Im Karneval fuhren wir sogar zu acht.

Später wurde der Wagen an einen anderen Steiger-Besitzer verkauft, der ihn ausschaltete, um für seinen Wagen Ersatzteile zu haben. Ein Ende ohne Glanz. Ich tröste mich damit, daß durch dieses Opfer ein anderer Steiger länger leben konnte!

Erwin Flaskamp