

HANS-HEINRICH VON FERSEN:

Kennen Sie den?

DER 10/50 P.S. STEIGER



Der Steiger gehörte fraglos zu den bemerkenswertesten Sportwagen der zwanziger Jahre. Neben dem Simson-Supra zählte er zu den fortschrittlichsten und schnellsten Typen dieser Klasse.

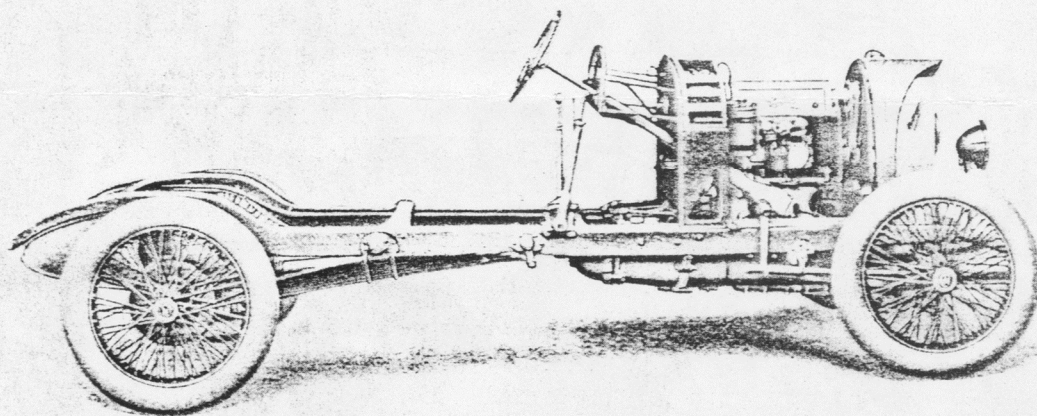
Der Steiger war ein sehr profiliertes Fahrzeug, das sich aus der Masse der zahlreichen Automarken von damals klar hervorhob. Es gab mancherlei Gründe, die ihn für den Liebhaber sportlicher und schneller Wagen besonders anziehend machten: der Steiger besaß sportliches Temperament, er besaß eine für die damaligen Zeiten und für diese Wagengröße vorzügliche Leistung und dazu noch ein sehr markantes Äußeres. Alle diese Eigenschaften, die ihm seine Erbauer mitgegeben hatten, räumten ihm eine Sonderstellung ein. Hinzu kam, daß der Steiger sehr sorgfältig, mit bestem Material hergestellt wurde, und daß das Werk

Rücksicht auf die persönlichen Wünsche seiner Kunden nahm. Die Steiger-Wagen waren sehr individuelle Automobile, und die Freunde dieser Marke bildeten eine Gemeinschaft, wie man das in diesem Maße vielleicht nur noch bei Bugatti fand.

Heute gibt es freilich nur noch einen einzigen Steiger-Wagen.

Aber blenden wir zurück auf die Entstehungsgeschichte dieses interessanten Wagens, der im Sportgeschehen der zwanziger Jahre eine wesentliche Rolle spielte und sich so großer Beliebtheit erfreute.

Das Steiger-Werk wurde kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges von Walter Steiger — einem gebürtigen Schweizer — im kleinen Städtchen Burgrieden bei Laupheim — 20 km südlich von



Oben: Das erste Steiger-Fahrgestell des 10.50 PS-Wagens 1920 mit der alten Form des Spitzkühlers

Ulm — gegründet. Die Anfänge in Burgrieden hatten mit dem späteren Automobilbau eigentlich gar nichts zu tun, denn es wurde eine Appretur und Färberei betrieben, zu deren größten Kunden die in Söflingen bei Ulm befindliche Textilfabrik Steiger & Deschler gehörte. Aber schon recht frühzeitig begann man sich im Steiger-Werk mit dem Maschinenbau zu beschäftigen, der schließlich zum Hauptzweig dieses Unternehmens werden sollte.

Gleich nach Kriegsausbruch 1914 erfolgte dann auch die endgültige Umstellung auf die Maschinenfabrikation. Das Werk spezialisierte sich auf die Herstellung von federnden Automobilrädern, System Kiesel. Den federnden Stahlrädern mußte damals größte Bedeutung beigemessen werden, denn die durch den Kriegsausbruch bedingte Ver-

Links: Steiger-Inserat aus dem Jahr 1924

knappung von Rohkautschuk stellte für die deutsche Automobilindustrie ein sehr schwieriges Problem dar. Es gab damals eine Unmenge verschiedener Konstruktionen dieser Art, und auch das Kieselrad zählte zu diesen vielfältigen Versuchen, die sich aber in der Praxis nicht bewährten und nur einen Notbehelf darstellten.

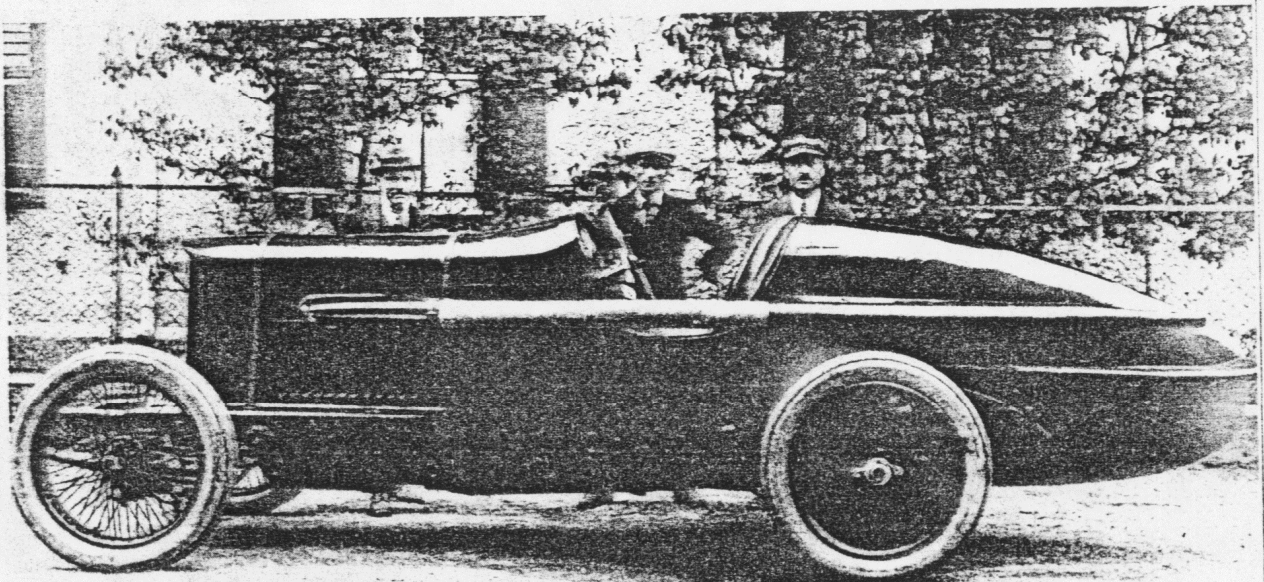
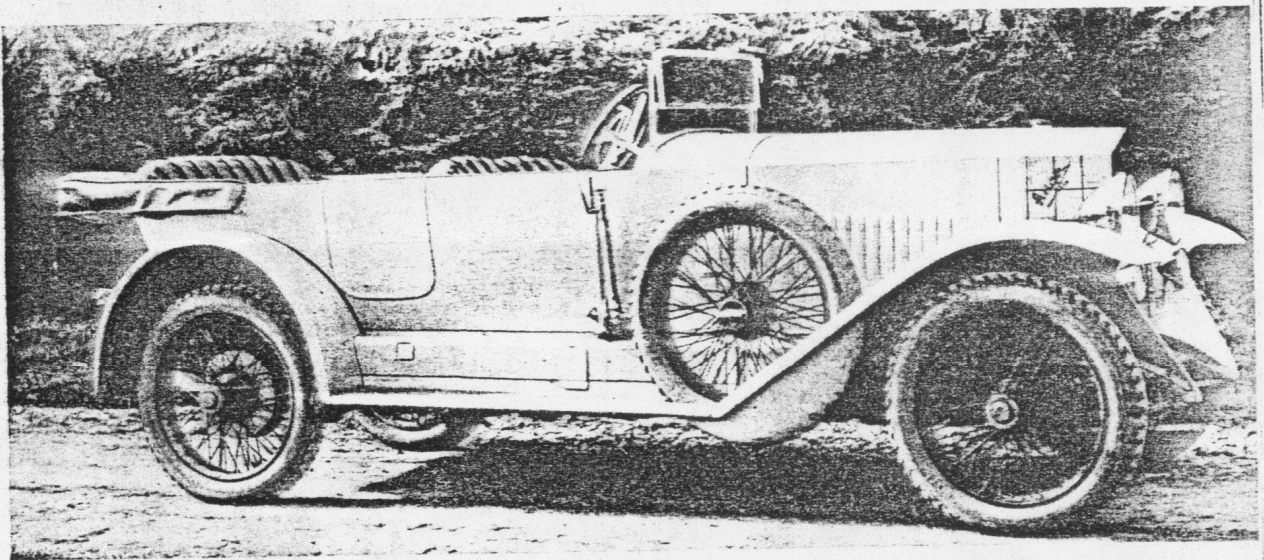
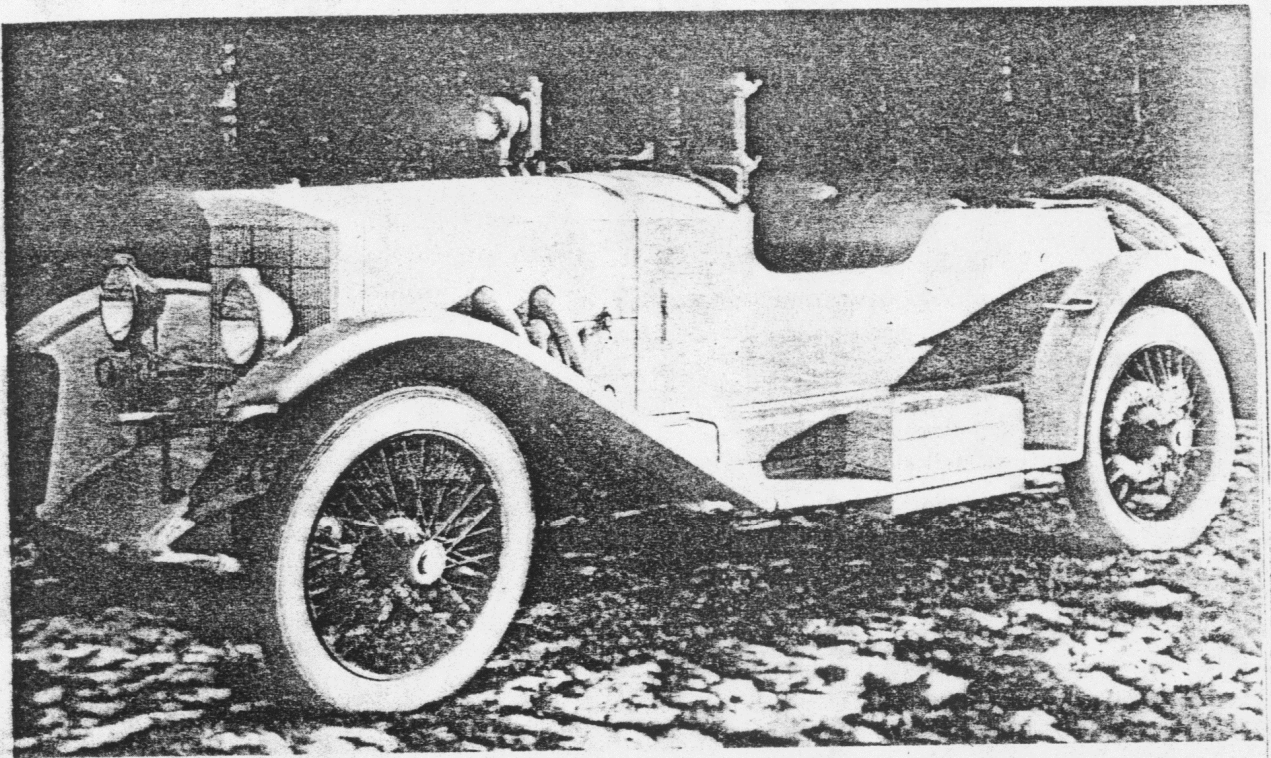
Seit der Aufnahme dieses neuen Fabrikationszweiges firmierte das Steiger-Werk: Kiesel-Radwerke Walter Steiger & Co. Der Hauptabnehmer war die Heeresverwaltung. Wenig später verpflichtete jedoch die Heeresverwaltung das Steiger-Werk zur Instandsetzung von Flugzeugen und besonders Flugmotoren. Die gesamte mechanische Einrichtung wurde von der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt, und der damals sehr bekannte Automobil- und Motorenkonstrukteur Paul Henze übernahm die technische Leitung des Betriebes. Die günstige Lage des Steiger-Werkes im Rottal eignete sich besonders gut für das Einfliegen von Flugzeugen.

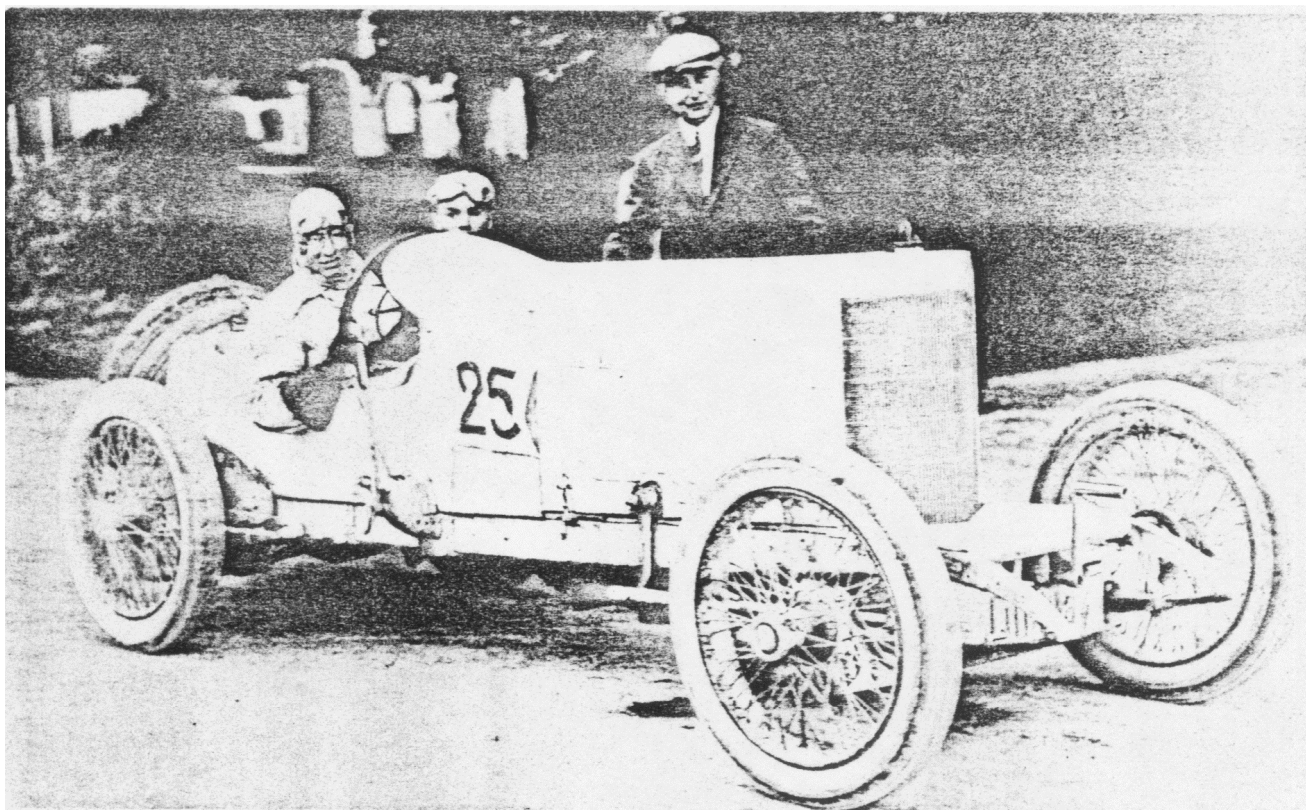
Schon im Jahr 1916 begann man sich bei Steiger über eine zukünftige Friedensproduktion Gedanken zu machen und die entsprechenden Vorarbeiten in die Wege zu leiten. Auf Vorschlag von Paul Henze sollten Ackerschlepper gebaut werden, um später auch die Herstellung von Automobilen aufnehmen zu können. Nach den Entwürfen von Paul Henze wurde dann 1916/17 der Prototyp eines Ackerschleppers gebaut und erprobt. Diesen Gedanken hat man aber bald wieder aufgegeben und schon in den beiden letzten Kriegsjahren beschäftigte sich Henze sehr intensiv mit der Konstruktion eines modernen und leistungsfähigen Automobils.

Die ersten Prototypen wurden noch im Kriege fertiggestellt und dann gründlich erprobt. Daher war es auch möglich, daß bald nach Kriegsende die ersten Steiger-Wagen ausgeliefert werden konnten. Dem verhältnismäßig kleinen Werk – es verfügte 1922 über 16 000 qm bebaute Fläche und beschäftigte etwas über 500 Arbeiter – war es bei der Rohstoffknappheit und der schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht möglich, eine große Produktion aufzuziehen; von einer nennenswerten Serienproduktion kann man eigentlich auch in den späteren Jahren nicht sprechen. Die Gesamtproduktion von Steiger wird auf ca. 2500 bis 2800

Oben: Der 2,6 Liter 50 PS Steiger-Sportwagen von 1923, der sich von den späteren Modellen dadurch unterscheidet, daß die Motorhaube keine Schlitz besitzt, aber schon die beiden außenliegenden Auspuffrohre. Hinten befand sich ein Notsitz, über ein kleines Treppchen am hinteren Kotflügel erreichbar. Auf dem mittleren Foto sehen wir ein elegantes Steiger „Doppelphaeton“, Karosserie Neuer & Thieme, Ulm, 1924

Unten rechts: Mit diesem Rennwagen erschien das Haus Steiger beim Avus-Rennen. Der Kühler blieb unverändert, aber das Heck bekam eine Art von Stromlinienform; dazu kamen auf die Hinterräder zur Verringerung des Luftwiderstandes Scheiben. Es war ein rechtsgelenkter Zweisitzer. Das hochgelegte, freie Auspuffrohr war mit Asbestband umwickelt, damit sich der Beifahrer nicht den Arm verbrennt





Wagen insgesamt geschätzt. Genaue Zahlen liegen leider nicht vor.

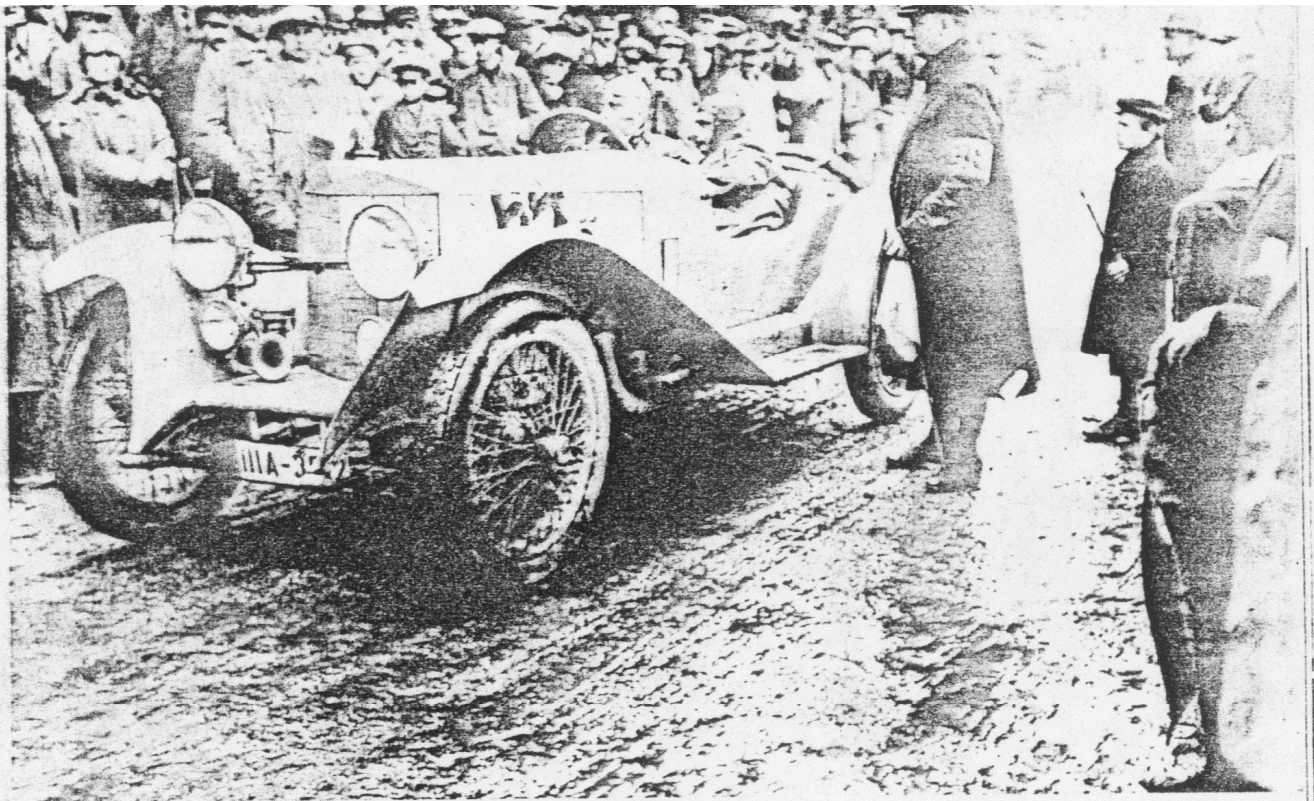
Ein besonderes Sorgenkind bei Steiger war der Karosseriebau. Es wurden Anfang der zwanziger Jahre viele Versuche gemacht, leichte, zweckmäßige und ansprechende Formen zu finden, aber sehr viel Glück hat man bei diesen Versuchen nicht entwickelt, und das äußere Bild des Steiger-Wagens gefiel recht wenig, dagegen fanden Leistung und Fahreigenschaften ungeteilte Anerkennung. Damals schrieb das englische Blatt „MOTOR“: „In Deutschland sind keine großen Änderungen in der Konstruktion wahrnehmbar. Eine Ausnahme macht der neue Steiger-Wagen. Der Steiger zeigt wahren Fortschritt in der Konstruktion.“

Im Frühjahr 1921 übernahm Hans Neuer die Leitung des Karosseriebaues bei Steiger. Auf Grund seiner Erfahrungen, die er bei der bekannten österreichischen Karosseriefabrik ÖFFAG in Wiener-Neustadt gesammelt hatte, gelang es ihm, dem Steiger-Wagen ein elegantes und sehr schnittiges Aussehen zu verleihen. Damals bekamen die Steiger-Wagen an Stelle des bisherigen spitzbogenförmigen Kühlers die markante schlanke Form mit der scharf vorspringenden Nase, die dem Wagen eine sehr eigene und charakteristische Note verlieh. 1924 wurde die Herstellung der Karosserien in ein eigenes Karosseriewerk nach Neu-Ulm verlegt. Zu derselben Zeit schied Hans Neuer bei Steiger aus

Der Steiger-Rennwagen mit 2,9 Liter-Motor, der 1924 nicht nur auf der Solitude, sondern auch auf der Targa Florio erschien: noch ohne Vorderradbremse, dafür mit außenliegender Schaltung und zwei Ersatzrädern. Fahrer Ing. W. Kaufmann

und gründete ein eigenes Unternehmen, die Firma Neuer & Thieme in Ulm. Die Karosserien, die im Steiger-Zweigwerk Neu-Ulm hergestellt wurden, scheinen aber wenig befriedigend ausgefallen zu sein, denn sehr bald wurde dort die Fabrikation wieder eingestellt und man vergab die Aufträge nun an das Karosseriewerk Neuer & Thieme.

Viel kaufmännisches Geschick hat man bei Steiger leider nicht gehabt, was wohl einer der Gründe war, daß das Werk ein Opfer der immer schwieriger werdenden wirtschaftlichen Lage der gesamten deutschen Automobilindustrie in den Jahren 1925 – 1927 wurde. Zwar gelang es Walter Steiger 1925 in der Person eines Herrn Adeneuer aus Köln einen finanzkräftigen und sehr geschäftstüchtigen Aktionär ausfindig zu machen, der sich mit 48% der Aktien am Unternehmen beteiligte, aber es blieb nicht bei den 48%, sondern es gelang Herrn Adeneuer, die Aktienmehrheit zu erwerben. Daraufhin kam es zu einem Prozeß, den das Steiger-Werk zwar gewann, der die kritische finanzielle Lage jedoch nicht verbesserte. Um einen Konkurs zu vermeiden, kam das Werk Ende 1925 unter Ge-



Der bekannte Aerodynamiker Frhr. von Koenig-Fachsenfeld startete mit diesem 2,6 Liter Steiger 1924 beim Gabelbach-Rennen. Man sieht deutlich, daß bei diesem Modell an der Motorhaube seitlich schon normale Schlitze angebracht waren

schäftsaufsicht. Durch die Starrköpfigkeit der Geschäftsleitung war der Konkurs aber doch nicht mehr aufzuhalten. Steiger-Wagen sind in geringer Anzahl als Auslaufproduktion jedoch noch bis 1927 hergestellt worden. Die Ersatzteile wurden von der Düsseldorfer Steiger-Vertretung Noll erworben, wo Steiger-Wagen noch bis Ende der zwanziger Jahre in Einzelexemplaren montiert und verkauft wurden.

Walter Steiger wollte den Automobilbau jedoch nicht aufgeben. Als gebürtiger Schweizer kam er mit der Automobilfabrik Martini in St. Blaise in der Schweiz überein, Steiger-Wagen in der Schweiz herzustellen. Allerdings hatten diese Martini-Steiger-Wagen keine Ähnlichkeit mehr mit dem in Burgrieden gebauten und von Paul Henze konstruierten Steiger.

Die Geschichte des Steiger-Wagens ist untrennbar mit der seines Schöpfers Paul Henze verbunden. Sein Name ist, ebenso wie die zahlreichen von ihm geschaffenen Automobiltypen, heute leider in Vergessenheit geraten, obgleich ihm ein Platz in der Reihe der großen deutschen Automobilkonstruk-

teure gebührt. Es ist daher sicherlich nicht uninteressant, wenn hier in Verbindung mit dem Steiger-Wagen die Stationen seiner technischen Schöpfungen aufgezeichnet werden.

Paul Henze begann seine konstruktive Tätigkeit in Aachen bei Fritz Scheibler und Max Cudell. Danach gründete er zusammen mit Adrienne G. Piedbouef, der bis dahin Generalvertreter für die belgischen Metallurgique-Automobile in Köln gewesen war, die Imperia-Werke in Nessonvaux bei Lüttich. Bei Imperia konstruierte Henze eine Reihe großer Wagentypen mit Vierzylindermotoren, die sowohl mit Kardan- als auch mit Kettenantrieb gebaut wurden. Typisch für diese Henze-Konstruktion die kugelgelagerte Kurbelwelle, desaxiert zur Zylinderachse angeordnet.

Henze war nicht nur ein ausgezeichneter Ingenieur, sondern auch ein ebenso guter Fahrer, der die Imperia-Wagen in Belgien, Frankreich und England zu Erfolgen führte. Er beteiligte sich auch mit einem 8 Liter Imperia am Kaiserpreisrennen 1907 im Taunus. 1908 verließ er Belgien und übernahm den Posten eines Chefkonstruktors bei der neugegründeten Reichenberger Automobilfabrik (RAF) in Böhmen. Die RAF-Wagen zeigten daher in den Jahren 1908–1911 eine unverkennbare technische Übereinstimmung mit Imperia. Die junge Marke RAF hatte beträchtliche Schwierigkeiten, sich gegen die alteingesessene böhmische Automobil-

industrie, vor allem gegen die Firma Laurin & Klement, zu behaupten, die den innerböhmischen Markt beherrschte und einen vorzüglichen Ruf im In- und Ausland genoß. Trotz erstklassiger konstruktiver Durchbildung und Qualität war die RAF-Produktion aber wenig erfolgreich. Nach Henzes Ausscheiden fusionierte dann 1913 RAF mit Laurin & Klement in Jungbunzlau.

Nach dieser Tätigkeit in Reichenberg ging Paul Henze wieder zurück zu Imperia nach Belgien, wo er bis Kriegsausbruch 1914 als leitender Konstrukteur tätig war. Zu seinen bemerkenswertesten Schöpfungen in jener Zeit gehörte der Imperia „Abadal“ — ein Hochleistungswagen, den er im Auftrage des spanischen Automobilhändlers und Sportsmannes Abadal in Barcelona konstruierte. Der „Abadal“ besaß dieselben Motorabmessungen wie der bekannte Hispano Suiza „Alfonso XIII“, war aber moderner konzipiert, leistungsfähiger und schneller. Dieses Modell wurde von Imperia bis in die zwanziger Jahre gebaut.

Nach seiner leitenden Tätigkeit bei Walter Steiger & Co. in Burgrieden folgte Paul Henze einem Ruf der Waffenfabrik Simson & Co. in Suhl (1922). Für dieses Unternehmen schuf Paul Henze den Simson-Supra, einen sehr leistungsfähigen und schnellen Sportwagen, ausgerüstet mit einem 2 Liter Langhub-Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen.

1927 ging dann Henze zu den Selve-Werken nach Hameln, überarbeitete das Sechszylindermodell „Selekta“, und war maßgeblich an der Konstruktion des Selve-Geländewagens beteiligt, der Sechsradantrieb nach Voran-Patenten besaß. 1929 finden wir Paul Henze bei der NAG, wo er die großen Sechszylindertypen verbesserte. Auch in diesem so angesehenen Werk kriselte es Ende der zwanziger Jahre beträchtlich, und auch hier stand man vor dem schwierigen Problem, einen Typ herauszubringen, der wirklich Aussicht auf Erfolg hatte. Man entschloß sich zu einem Wagen mit Achtzylinder V-Motor, zu einem aufwendigen Luxuswagen also, dessen Herstellung der NAG nur weitere Schwierigkeiten brachte. Technisch war das NAG-Modell 218 — übrigens der erste deutsche Achtzylinder mit V-Motor — eine glänzende Lösung und stellte Paul Henze wiederum ein hervorragendes Zeugnis für sein Können aus.

Die weitere Spur Paul Henzes, dieses ideenreichen Konstrukteurs, dem die deutsche und internationale Automobilindustrie viel verdankt, verliert sich nun in den beginnenden dreißiger Jahren. Wir hören lediglich, daß er für die Automobilfabrik Martini (als Nachfolger seines ehemaligen Chefs Walter Steiger!) einen Wagen mit Vorderradantrieb konstruieren sollte. Aber Martini steckte damals schon in Schwierigkeiten; die Herstellung des Martini-Steiger wurde eingestellt, und auch der Lizenzbau des 2,5 Ltr. Wanderer Sechszylinder fristete nur ein kümmerliches Dasein. Das Werk stellte dann in der Folge die Automobilfabrikation ganz ein, noch bevor Henze das neue Modell produktionsreif machen konnte.

Doch kehren wir nun zu unserem Ausgangsthema zurück — zum Steiger-Wagen. Seine besondere Stellung resultierte vor allem daraus, daß sich in der technischen Konzeption des deutschen Automobils seit 1914 nur wenig geändert hatte, denn die Weiterentwicklung war ja durch die Kriegsergebnisse zum Stillstand gekommen. Die meisten Automobilfabriken produzierten dieselben Typen weiter, die sie bereits 1914 bauten. Bis auf ganz wenige Ausnahmen bot daher die deutsche Automobilindustrie — wie es nach einem langen und schweren Krieg auch nicht anders zu erwarten war — in technisch-konstruktiver Hinsicht ein nicht sehr lebendiges Bild.

Zu den wenigen Ausnahmen gehörte Paul Henze's Steiger-Wagen, der ein ungewöhnliches Maß an technischen Raffinessen bot. Das betraf natürlich in erster Linie den ausgesprochenen Hochleistungsmotor mit obenliegender Nockenwelle, wie er eigentlich bis dahin nur im Rennwagen- und Flugmotorenbau anzutreffen war. Die für damalige Begriffe und Ansprüche sehr ansehnliche Leistung dieses extremen Langhubers wurde schon bei mäßiger Drehzahl erreicht. Diesem scheinbaren Vorteil standen natürlich auch die bekannten Nachteile des Langhubers entgegen, wie hohe Kolbengeschwindigkeit und Gleitbahndrucke, sowie die Notwendigkeit, alle Triebwerksteile besonders kräftig zu dimensionieren, schließlich auch das durch die große Bauhöhe des Motors bedingte hohe Gewicht. Aber man gab damals aus materialtechnischen und thermischen Gründen dem Lang-

huber vor allem dort den Vorzug, wo es auf besondere Leistung ankam.

Dieser Steiger besaß einen kopfgesteuerten Vierzylinder-Blockmotor mit 72 mm Bohrung und 160 mm Hub, entsprechend einem Zylinderinhalt von 2604 ccm. Bei 2500 U/min leistete er etwa 50 PS. Die Sportausführung erreichte durch vergrößerte Ventilquerschnitte und veränderte Nockenform 55–60 PS. Die auffallend kräftig dimensionierte Kurbelwelle war in zwei großen Kugellagern geführt, die in Stahlbüchsen montiert und in das tunnelförmige Kurbelgehäuse eingepreßt und verschraubt waren. Bei der verhältnismäßig kleinen Bohrung von 72 mm, die eine kurze Baulänge des Motors ergab, kam man mit nur zwei Lagern aus und konnte dadurch an Gewicht sparen.

Die Kurbelwelle lag, wie damals üblich, desaxiert zur Zylinderachse. Die kräftigen Pleuelstangen hatten runden Querschnitt, waren längsdurchbohrt und hochglanzpoliert. Steiger stellte im eigenen Werk seine Leichtmetallkolben her, sie waren in der Kokille gegossen, besonders leicht, widerstandsfähig und mit drei Kolbenringen versehen. Das mit dem Zylinderblock verschraubte Kurbelgehäuse war ein Leichtmetallgußstück mit beiderseitigen, tischförmigen Verbreiterungen, die auf den Rahmenlängsträgern auflagen und mit ihnen verschraubt waren. Auf diese Verbreiterungen war auch der Kühler montiert, der dadurch frei von Rahmenverwindungen blieb. Auch das Gehäuse des angeblockten Vierzylindergetriebes war ähnlich geformt und diente so ebenfalls der Rahmenversteifung.

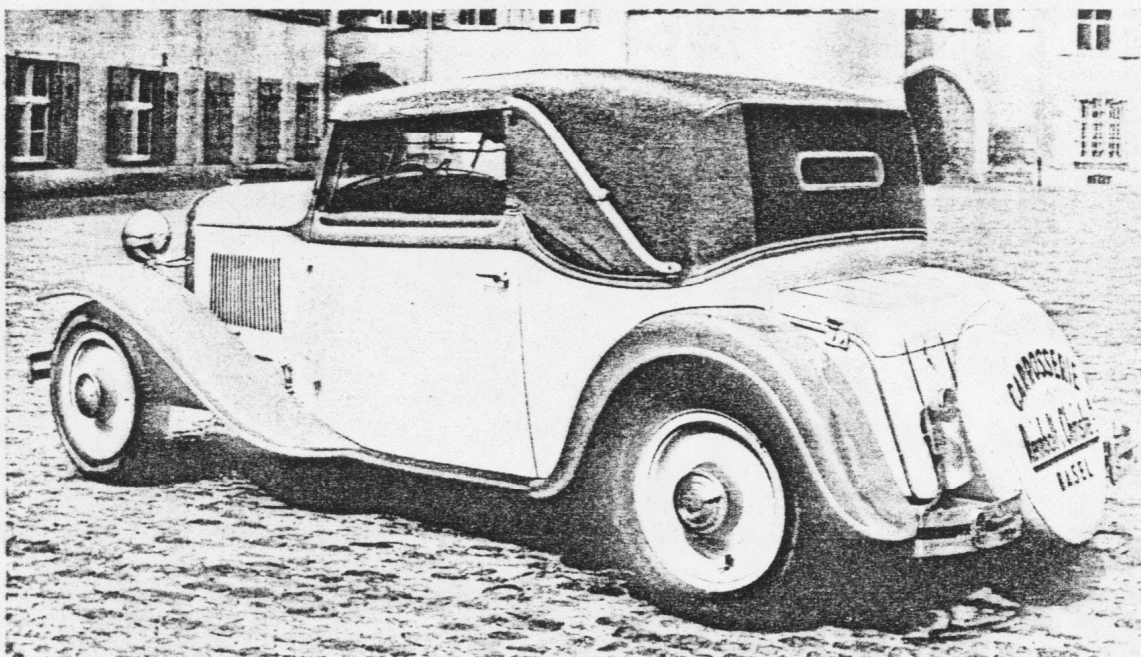
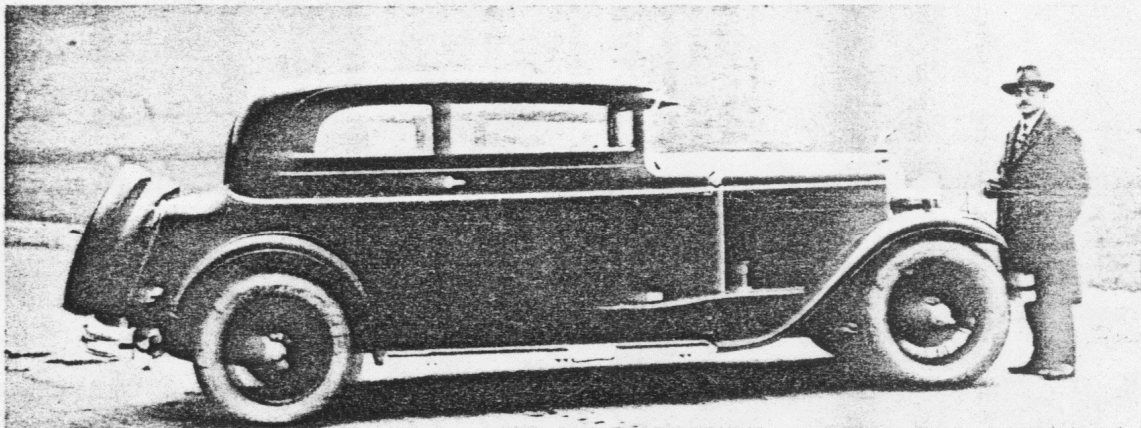
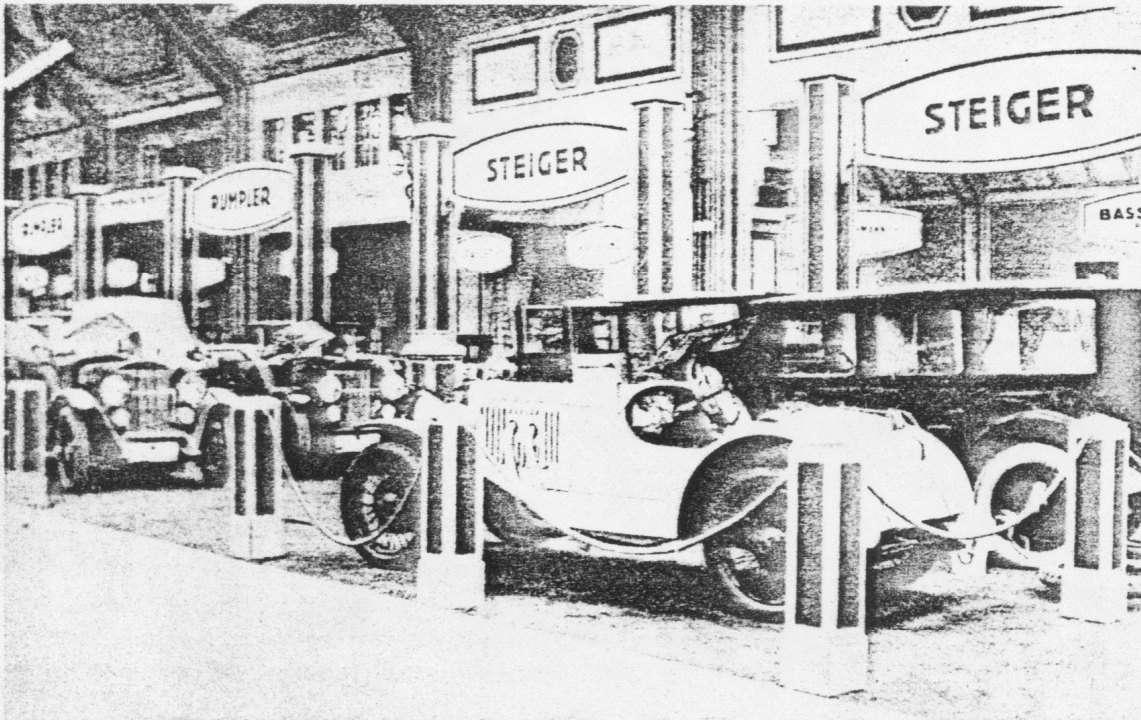
Die in einer Reihe im nicht abnehmbaren Zylinderkopf hängend angeordneten Ventile wurden durch eine obenliegende Nockenwelle und kurze, kräftige Schwinghebel und nachstellbare Stößel betätigt. Die Nockenwelle lief in 5 Kugellagern. Der gesamte Ventiltrieb war durch drei leicht abnehmbare, formschöne Deckel verschlossen. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgte durch eine am vorderen Motorende angeordnete Königswelle durch spiralverzahnte Kegelräder. Die Königswelle war geteilt und durch gehärtete Mitnehmerklauen untereinander verbunden. Bosch-Magnet und Wasserpumpe waren beiderseitig rechtwinklig zum Motorblock befestigt und erhielten ihren Antrieb über Schraubenräder von der Königswelle aus.

Die Lichtmaschine wurde durch ein Untersetzungsgetriebe vom rückwärtigen Ende der Nockenwelle angetrieben und ragte dadurch in den Fahrerraum hinein. Diese teure und nicht sehr praktische Anordnung wurde dann auch später verlassen; die Lichtmaschine erhielt ihren Platz am vorderen Kurbelwellenende.

Die Motorschmierung war als zwangsläufige Druck- und Schleuderschmierung ausgebildet. Die Pleuelstangen waren mit Schöpföffeln versehen, die das Öl zu den Lagerstellen förderten. Eine Zahnrادpumpe drückte das Öl durch die hohlgebohrte Nockenwelle, führte es dem Ventiltrieb zu und ließ es dann durch das Gehäuse der Königswelle zurück in den Kurbelkasten fließen. Eine Änderung wurde hier 1924 vorgenommen, indem man eine doppeltwirkende Zahnrادpumpe einbaute.

Als Vergaser kam ein Zenith-Horizontalvergaser zum Einbau, der durch einen Unterdruckförderer eigener Konstruktion den Brennstoff aus dem hintenliegenden Behälter dem Vergaser zuführte. Ab 1924 wurde auch der Pallas-Unterdruckförderer verwandt. Die Ansaugleitung war in den Motorblock eingegossen. Bei der ersten Ausführung des Steiger waren die vier Auspuffrohre zu einer Kralle zusammengefaßt und erinnerten in ihrer Ausführung an diejenige von Bugatti, wie überhaupt der ganze Motorblock und die Formgebung des Ventilgehäuses mit dem darauf dekorativ angebrachten Namenszug „Steiger“ gewisse äußere Anklänge an die Bugatti-Vierzylindermotoren zeigte. Für den Sportwagen wurden jedoch stets zwei außerhalb der Motorhaube liegende Metallschläuche verwandt; ab 1924 hatten alle Steiger diese außenliegende Auspuffrohre à la Mercedes-Kompressor. Ungewöhnlich für die damalige Zeit war auch die Einscheibenkupplung, die damals im deutschen Automobilbau noch so gut wie gar nicht angewandt wurde. Als Kupplungsorgan diente eine leichte Fiberscheibe, die durch symmetrisch angeordnete Druckfedern zwischen zwei geschliffenen Druckplatten gehalten wurde. Durch ein System von Hebeln und eine verschiebbare Muffe wurde durch Pedaldruck das Abheben der Druckplatte und damit das Lösen von der Fiberscheibe bewirkt. Durch die geringe Massenträgheit der Fiberscheibe war ein geräuschloses Schalten möglich.

Das angeblockte Vierzylindergetriebe war bemerkens-



Italien für Tourenwagen in Monza Zweiter nach einem Alfa Romeo. In demselben Jahr wurde ein Steiger Gesamtsieger der „Deutschen Dauerprüfungsfahrt“ durch Südwestdeutschland: im Klausenpaßrennen desselben Jahres wurde Daniel Maier Klassensieger der Tourenwagenklasse, während Ing. Kaufmann sich als Zweiter in der Sportwagenklasse placieren konnte. Im Krähbergrennen wurde 1923 wiederum Kaufmann Klassenbester.

1924 beteiligte sich ein Steiger-Team (Maier, Kaufmann, Kolb) an der Targa Florio. Die teilnehmenden Steiger-Rennwagen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h und besaßen – ohne Kompressor! – eine Leistung von fast 100 PS (Bohrung 76 mm, Hub 160 mm, Zylinderinhalt 2899 ccm). Leider starteten diese Fahrzeuge noch ohne Vierradbremsten: der wesentliche Grund, daß es nur zu einer mäßigen Placierung innerhalb der Gesamtwertung reichte. Beim Solituderennen 1925 wurde Kaufmann auf einem 2,9 Liter-Steiger Zweiter in der Rennwagenklasse hinter Merz auf Mercedes Kompressor, und 1926 konnte Richard Fuld auf einem 2,8 Liter Steiger-Sport Gesamtsieger der Robert Batschari-Fahrt werden. Zahlreiche bekannte Privatfahrer aus jener Zeit begannen ihre Laufbahn auf dem Steiger – darunter auch Graf Kalnein (später Bugatti), Kurt Volkhart (der durch seine Raketenversuche bekannt wurde) und Graf Alexander Erbach-Erbach.

Wer einmal einen Steiger-Sportwagen besaß, trennte sich nur ungern von ihm, und alte Steiger-Fahrer sprechen noch heute mit Enthusiasmus von seiner Schnelligkeit und Zuverlässigkeit und vergessen dabei auch nicht die Eigenarten dieses extremen Langhubers, zu dem das eigenartige und charakteristische Gezwitscher gehörte, das beim Gaswegnehmen auftrat und das wohl auf einer Resonanzerscheinung in der Ansaugleitung beruhte – je lauter, desto besser, hieß es. Denn nur gute Steiger-Motoren zwitscherten richtig und vernehmlich! Die Verehrung, die der Steiger besonders bei den Sportfahrern genoß, lag sicherlich auch daran, daß sich das Werk, und an der Spitze Walter Steiger selbst, um die Sorgen und Nöte seiner Kunden ernsthaft kümmerte und persönliche Wünsche weitgehend berücksichtigte. Desto bedauer-

licher war es für die große Gemeinschaft der Steiger-Fahrer, als eines Tages das Werk unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse die Tore schließen mußte und diese charaktervollen und individuellen Fahrzeuge nicht mehr hergestellt wurden.

Walter Steiger traf dann, wie wir schon gehört haben, mit der Schweizer Firma Martini in St. Blaise ein Abkommen, und dort entstand dann ein neuer, von ihm konstruierter Steiger, der den Namen Martini-Steiger trug. Der Name war indessen das einzige, was dieses Fahrzeug mit dem so erfolgreichen Burgriedener Steiger gemein hatte, sowohl äußerlich als auch konstruktiv. Der Steiger-Spitzkühler mit der charakteristischen, scharf vorspringenden Nase, war nach schweizerischen Bestimmungen nicht zulässig, ebenso mußte auch der Steinbock aus dem Steiger-Familienwappen fortgelassen werden.

Auch in technischer Hinsicht war es kein eigentlicher Steiger mehr und hatte mit der Konstruktion Paul HENZES nichts mehr gemein: es war ein Standard-Automobil mit einem seitengesteuerten 4,4 Liter-Sechszylindermotor und ca. 90 PS Leistung (Bohrung 88 mm, Hub 120 mm, Zylinderinhalt 4380 ccm), der als Typ FUS 1928 herauskam, gefolgt 1929 von einem etwas kleineren Typ FU mit 50 PS Leistung (74 mm Bohrung, 120 mm Hub). Diese beiden Typen waren mit einem Dreiganggetriebe ausgestattet. 1930 wurde das Modell FUS durch das Modell NF 6 ersetzt, das ein Vierganggetriebe mit zwei synchronisierten Gängen und an Stelle der mechanischen jetzt hydraulische Bremsen besaß. Martini baute nur die Fahrgestelle, während ein Karosseriewerk in Basel die Aufbauten herstellte. Diese Zusammenarbeit mit der Karosseriefabrik Reinbolt & Christé verlief offensichtlich nicht ganz ungetrübt, denn 1929 lieferte Hans Neuer, ehemaliger Inhaber der inzwischen eingegangenen Ulmer Karosseriefabrik Neuer & Thieme, dem Basler Werk die Entwürfe.

Ende 1930 verließ Walter Steiger die Martini-Werke, und damit verschwand auch der letzte Abglanz eines einst so bekannten Namens, der das Herz eines jeden Liebhabers schneller und sportlicher Automobile einmal höher schlagen ließ.

*Thieme
1928/29*